

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
Wioślarstwa, Żeglarstwa, Pływactwa, Turystyki wodnej i Jachtingu motorowego

Rok 10 — **Nr. 17**

DRUGI ZESZYT WRZEŚNIOWY

CENA EGZEMPLARZA 1.20.

WARSZAWA 1934 ROK

POLSKI ZWIĄZEK KAJAKOWY

Komunikat Nr. 7.

1) **Lista przodowników upoważnionych do protokułowania odznaki turystycznej P. Z. K.**

Na teren całej Polski: Heinrych Antoni — W-wa, ul. Miedziana 1., Prof. Hławiczka Jan — W-wa, ul. Puławska 24, Wisłocki Adam — W-wa, ul. Świętokrzyska 12 m. 25, Grzełak Władysław — W-wa, ul. Al. Jerozolimskie 8 m. 19.

Warszawa: Paczesny Stanisław — Klub Sportowy „Zuaw", Cichy Aleksander i Cywiński Kazimierz — W. K. S. „Żoliborz", Warszawa, Szejman Albert, Ryng Natan. Helman Jerzy i Glasberg Mieczysław — Żyd. Tow. Gimn. Sport. „Makabi" Warszawa, Dzięciołowski Bohdan, Podhorska Marja i Wisłocki Adam — P. T. K. Warszawa.

Na Okręg Krakowsko-Śląski: Cyrek Władysław, Dyr Loteczka Roman Dr. Harbat-Załuski Kazimierz, Dr. Luster Bolesław, Inż. Rząca Tadeusz i Dr. Zieliński A. — Kraków.

Kraków: Akademicki Zw. Sport. — Dr. Bober Antoni, Dr. Inż. Kowalski Ludwik, Prof. Leszko L. i Żeleński A.

Tow. Wiośl.-Narc. 32: Spiessa Tadeusz, Marona M.

Polska Y. M. C. A.: Zieliński Kazimierz, Dr. Zieliński Adam, Lekki Witold.

Pol. Tow. Gimn. „Sokół": Grabski Antoni, Cyrekówna Bogumiła, Jaworzyński Józef.

W. K. S. „Wawel": Plebańczyk Marjan, Figuła Zygmunt, Przybylski Teofil.

Król. Huta: Klub Kajakowy „Chorzowianka": Janicki Leopold, Mattern Edward, Zielonka Henryk.

Lwów: Akademicki Zw. Sport.: Faliszewski Stefan, Wadowski Stanisław, Werbicki Oresta.

Żyd. Koło Miłośn. Krajoznawstwa: Dr. Birnbaum, Gruss Wilhelm, Rubinstein Jakób.

Wilno: Akad. Zw. Sport.: Grabowiecki Jan, Garnysz Aleksander, Okuszko Bolesław.

Kostopol. Polsk. Tow. Krajozn.: Inż. Witalis Wolański, Marczewski Jerzy, Mikołajczyk Piotr.

Okręg Pomorski: Włocławek: Koło Przyjaciół Harcerstwa: Korycki Feliks, Koziński Józef i Pomianowski Witold.

Bydgoszcz: Bydgoski Klub Pływacki „Wodnik": Jaszewski Stefan Borowski Witold i Paszcza Kazimierz.

Grudziądz: Tow. Gimn. „Sokół I": Bączyński Paweł, Odja Brunon, Wawrzynkowski Ludwik.

Włocławek: Wojskowy Klub Sportowy: Kpt. Witkowski Jan, Kpt. Fleischman Jan, Por. Koziński Józef.

Okręg Poznański: Poznań: Katolickie Stow. Młodz.: Wachowiak Stanisław, Sroczyński Stanisław, Połowczyk M.

Pocztowe przysposobienie wojskowe: Wypiśniak Marjan, Gniza Stefan, Burchardt Bohdan.

Harcerska Drużyna Wilków Morskich: Woźniak Sylwester i Kwaśniewski Wacław.

W związku z interwencją Prezydjum Zarządu Głównego P. Z. K. w sprawie przyznanych a cofniętych biletów turystycznych dla członków P. Z. K. Zarząd Główny poleca nadesłać w terminie do dnia 10 października b. r. przez wszystkie kluby (sekcje) imienne wykazy członków posiadających legitymacje P. Z. K. według niżej podanego wzoru:

Nazwa klubu (sekcji) i dokładny adres zarządu.

Imiona i nazwiska członków z podaniem przy nazwisku numeru legitymacji P. Z. K.

3) Przyjęcie nowych członków. Uchwałą Prezydjum Z. G. PZK. z 20 b. m. przyjęto:

a) Sekcję Wodną Klubu Sportowego Pracowników Ubezpieczalni Społecznej w Warszawie „Laur 29".
b) Sekcję Kajakową Pocztowego Przysposobienia Wojskowego w Krakowie.
c) Policyjny Klub Sportowy w Krakowie.
d) Żydowskie Towarzystwo Krajoznawcze w Nowym Sączu.
c) „Wintersportklub" w Bielsku.

Prezes Zarz. Gł. PZK.:
Zieleniewski Tadeusz
płk. dypl.

Sekr. Zarz. Gł. PZK.:
wz. (—) Malinowski

Mistrzostwa Kajakowe Krakowa

Małopolsko-Śląski Okręg Polskiego Związku Kajakowego zorganizował zawody kajakowe w Krakowie na Wiśle w dniu 23 b. m. które trzeba przyznać były imprezą w zupełności udaną. Okręg Małopolsko-Śląski (Krakowski) przejawia wybitnie kierunek wyścigowo-sportowy, czego nie można powiedzieć o innych okręgach gdzie więcej rozwija się turystyka.

W Mistrzostwach Krakowa wzięło udział 72 osady, co jest dowodem stałego pomyślnego rozwoju popularnego obecnie sportu kajakowego.

Przebieg zawodów był następujący:

BIEG NA 10 KM, KAJAKI SZTYWNE

Dwójki wyścigowe: 1) Dudek S. i Raszewski J. (Cr.) 44.41, 2) Łacheta F. i Krokosz (Kolejowe PW Kraków-Płaszów) 46,52.

Dwójki turystyczne: 1) Rutkowski S. i Szorc H. (PW Kraków) 50,36, 2) Błachut S. i Idzikowski Z. (Cr.)

Jedynki wyścigowe: 1) Włodarczyk (KPW Kraków) 46.05, 2) Wójcik J. (PPW Kraków), 3) Turecki Ludwik (Cr.)

Dwójki mieszane: 1) Angelusówna M. i Legutko J. (Cr.) 44,03.5, 2) Żmudzianka A. i Michalski W. (1. Harc. Żegl. Kraków).

BIEG NA 10 KM. SKŁADAKI.

Dwójki wyścigowe: 1) Sołtys W. i Kielor F. (Wawel) 46.27, 2) Fuchs G. i Stanoszek E. (Kanuiści Katowice) 47.14, 3) Lis i Patyk (Wawel).

Dwójki turystyczne: 1) Przybylski T. i Dziewiński B. (Wawel) 47.26, 2) Posner E. i Nebel A. (Kanuiści Katowice), 3) Kamieński J. i Nowak W. (PPW Katowice).

Jedynki wyścigowe: 1) Ryszard Brosdeczko (Kanuiści Katowice) 48,09, 2) Kuhenne H. (TWN Kraków) 49,08, 3) Waldner M. (Kan. Katowice) 51.01.5.

Jedynki turystyczne: 1) Marona M. (TWN Kraków) 49,31, 2) Grzywiński (YMCA) 50,43, 3) Gablankowski A. (Wawel).

Motorki 126 cm.: Malicka S. i Nitecki F. (Wawel) 31.18.

Motorki 86 cm.: Lekki W. i Pacyna T. w. o. 45.48.

BIEG NA 1 KM.

Kajaki dwójki wyścigowe: 1) Dudek S. i Raszewski J. (Cr.) 4.47, 2) How i Jachniak (KPW Kraków) 5,07, 3) Serafin B. i Niemiec Z. (Sokół Kraków).

Kajaki jedynki wyścigowe: 1) Legutko J. (Cr.) 4.45,5, 2) Jachimowicz (Wawel) 4.49,5.

Składaki dwójki wyścigowe: 1) Przybylski T. i Kielor F. (Wawel) 5.03,5, 2) Fuchs G. i Stanoszek (Kanu. Katowice) 5,08,5.

Składaki dwójki turystyczne: 1) Kamieński J. i Nowak W. (PPW Katowice) 5,15,5, 2) Dziewiński i Gablankowski (Wawel), 3) Kamieński i Śmieszkiewicz (KPW Katowice).

Składaki jedynki wyścigowe: 1) Ryszard Brosdeczko (Kan. Katowice) 5,14,5, 2) Kuehne H. (Tow. W. N. Kraków) 5,21,5, 3) Waldner M. (Kan. Katowice) 5,43.

Składaki jedynki turystyczne: 1) Sołtys L. (Wawel) 5,19,5.

BIEG 600 m.

Kajaki jedynki wyścigowe: 1) Angelesówna (Cr.) 3.22,5, 2) Żmudzianka A. (I. Harc. Żegl. Kraków) 3,34,5 3) Mazarówna (HCR.)

Składaki jedynki wyścigowe: 1) Hadamicka J. (Kan Katowice) 3,38, 2) Sauer K. (Kan. Katowice), 3) Heynicka A. (Kan. Katowice.

ROK 10 WARSZAWA, WRZESIEŃ 1934 R. Nr. 17

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Jeszcze Olimpiada

Niejeden z moich szanownych Czytelników pomyśli sobie: **„co ten znów ględzi o tej olimpjadzie"**. Niestety muszę tych Kolegów uprzedzić, że zawziąłem się i nie przestanę poruszać tego tematu, aż do skutku. Jestto kwestja tak ważna d'a naszego żeglarstwa i dla Polski, że nie można jej dość przypominać i do rzetelnego przygotowywania się nawoływać.

Może mnie spotkać i drugi zarzut, że nie „odkrywam Ameryki", nie wymyślam nic nowego, lecz poprostu podaję wyciągi z **„Die Yacht"**. Otóż nie jestem na tyle zarozumiałym, żebym sobie rościł prawo do wynajdywania nowych rzeczy na terenie żeglarskim. Uważam, że jesteśmy zbyt biedni, żeby puszczać się na kosztowne i w swych wynikach wątpliwe eksperymenty, mus my natomiast opierać się na długoletnich doświadczeniach innych, a przedewszystkiem tych, którzy pracują w podobnych do naszych warunkach hydrograficznych i meteorologicznych. Dlatego też śledzę pilnie fachową prasę niemiecką, a ponieważ wiem, że większości Ko'egów jest ona ze względów językowych niedostępna, staram się przyswoić wyrażane w niej poglądy na gościnnych łamach **„Sportu Wodnego"** ogółowi naszych żeg'arzy. Zresztą poruszony przezemnie w tym i w poprzednim artykule temat dotyczy sprawy już przesądzonej, gdyż typy jachtów dopuszczonych do udziału w Olimpjadzie są już ostatecznie ustalone i pod tym względem my nic zmienić nie możemy. Dla nas istnieją tylko dwa problemy: **albo zrezygnować z udziału w olimpjadzie, a'bo zdecydować się na budowę jachtów olimpijskich i trenowanie się na nich.**

Sądzę, że dyskusja nad temi problemami jest zbyteczna.

Gdybyśmy uważnie śledzili co się pisze na temat przyszłej olimpjady, nie byłoby możliwe podawanie mylnych



Zapaleni żeglarze wyzyskują wpełni jesienne wiatry

wiadomości, jak ta, że **„12 m Scharpie będzie prawdopodobnie klasą olimpijską"** („Sport Wodny" nr. 16-y, str. 310).

Ale przejdźmy do właściwego naszego tematu.

Prezes Niemieckiego Związku Żeglarskigo wydał odezwę do ogółu niemieckich żeglarzy, zwracając się z gorącym apelem, żeby zajęli się natychmiast energicznie przygotowaniem do olimpjady. Nawiązując do tego apelu, redakcja czasopisma **„Die Yacht"** podaje w artykule redakcyjnym z dnia 21-ego lipca b. r. (nr. 29) obszerny komentarz i wyjaśnia sytuację. Właściwie należałoby ten artykuł przytoczyć **in extenso**, gdyż wszystko co w nim powiedziano dałoby się zastosować w zupełności i u nas, ale ponieważ zajęłoby to zbyt wiele miejsca, ograniczę się do streszczenia, a raczej do przytoczenia szczegó'nie charakterystycznych i godnych uwagi wyjątków.

Przedewszystkiem podkreśla redakcja **„Die Yacht"**, że wobec krótkiego, bo tylko 24-miesięcznego okresu czasu, jaki pozostaje jeszcze do wielkiej międzynarodowej rozgrywki, należy porzucić wszelkie bezowocne debaty i usunąć na ostatni plan wszelkie osobiste ambicje różnych konstruktorów. Sprawa klas olimpijskich została ostatecznie na międzynarodowej konferencji w Atenach przesądzona. Będą to: **R-6, R-8, „Star" i „Olympia-Jolle"**. Wobec tego nie ma innej drogi, jak przygotować czołowych żeglarzy dla tych czterech typów. Analizując powody niepowodzenia niemieckich żeglarzy w Kilonji w międzynarodowym wyścigu na 12-ce Scharpie autor dochodzi do wniosku, że jednym z najważniejszych warunków powodzenia jest rozpowszechnienie jachtów mających brać udział w konkursach międzynarodowych, na wszystkich rewirach wodnych Niemiec. Wybór zawodników na regaty kilońskie nie był oparty na eliminacji z pośród wszystkich rewirów i to było jedną z głównych przyczyn niepowodzenia.

Dalej porusza autor zgubną zasadę, jaką kierował się do niedawna „Seglerverband": **„Nie potrzebujemy sportu międzynarodowego, zostaniemy w domu i będziemy żeglować na własnych klasach, które rozwinęliśmy pieczołowicie"**. Niestety, stwierdza autor, zapomnieli ówcześni kierownicy jachtingu, że: **„tylko wówczas można uzyskać sprawdzian własnej wydajności, jeżeli korzysta się ze sposobności wyjścia w świat i zmierzenia się z innymi"** Uderzmy się w piersi i przyznajmy czy i my nie mamy podobnych grzechów na sumieniu i czy i u nas nie trzeba było wprost walczyć o wyjście na arenę międzynarodową. Czy nie poszliśmy, przynajmniej o ile chodzi o jachting morski, po linji najmniejszego oporu, t. j. po linji turystyki?

W dalszym ciągu omawia autor sprawę R-6 i 4-8, z któremi to klasami żeglarstwo niemieckie ma jeszcze dużo kłopotu. Pomijam te wywody, gdyż uważam, że narazie, przynajmniej w krótkim dzielącym nas od olimpjady okresie, sprawa ta nie jest u nas aktualna, ze względu na kosztowność tych jachtów, trudność budowania ich w kraju, a niemożliwość nabywania zagranicą, przy obecnych stawkach celnych. Natomiast następujący ustęp końcowy artykułu, który pozwalam sobie przytoczyć dosłownie, jest i dla nas ważny.

> „Trudno jeszcze dużo mówić o klasie „Star" i jestto zbyteczne. Wiadomo, że szczególnie wielu żeglarzy śródlądowych, znajduję, że „Star" jest wprost okropny. Wiadomo również, że inne koła żeglarskie, szczególnie takie, które zajmują się czynnie tą klasą, objawiają szczególne zamiłowanie i zachwyt, dla tej najtańszej ze wszystkich klas jachtów kilowych. Nawet nieufni powinni swoje zarzuty względem klasy „Star" porzucić, w obliczu zadania, którem jest skuteczne wzięcie udziału Niemiec w walkach 1936-ego roku, na wszystkich klasach olimpijskich. Właśnie my, którzy, dzięki długiemu zwlekaniu, nie możemy być pewni, czy będziemy mogli wystąpić z powodzeniem na R-6 i R-8, powinniśmy się zająć wydatnie klasą „Star". „Star" jest monotypem, u którego sztuka konstrukora nie odgrywa decydującej roli. Jeden z najstarszych amerykańskich „Star"ów" uzyskał niedawno mistrzostwo świata. Na tej klasie chodzi prawie wyłącznie o jaknajbardziej wyrafinowane trymowanie i najwyższą klasę sztuki żeglarskiej. W obydwóch kierunkach należą Niemcy do najdoświadczeńszych żeglarzy świata. Tu istnieje więc możliwość niemieckiego zwycięstwa, jeżeli rozpocznie się przygotowania natychmiast."

Komentarze i uzupełnienia chyba zbyteczne. Budujmy **„Stary"** i **„Olimpijki"**, idźmy z niemi na jeziora i do Gdyni, przeprowadźmy systematycznie i gruntownie eliminację, zróbmy próbę generalną na przyszłym **„Tygodniu Kilońskim"** pracujmy potem pilnie dalej — oto program po którego konsekwentnem przeprowadzeniu będziemy mogli bez obawy pójść na o'impjadę.

Czesław Petelenz

Regaty morskie Yacht-Klubu Polski w Gdyni

W pierwszą niedzielę sierpnia w dniu dorocznych regat, urządzanych przez Yacht Klub Polski, od wczesnego ranka prezes Komisji Regatowej kom. Bramiński razem z innymi członkami Komisji wydaje ostatnie zarządzenia w sprawie ustawienia na starcie statku sędziowskiego oraz znaków zwrotnych. Na jachtach załogi sprawdzają takelunek i przygotowują się do podniesienia żagli.

Wiatr początkowo słaby, fala jest wysoka, idzie ona od Ostu, jachty na bojach silnie się kołyszą.

O godzinie ósmej w Klubie Kom. Bramiński rozpoczyna odprawę sterników, doręczając im mapki z wykreśloną trasą i z rysunkiem sygnałów wywoławczych dla każdej klasy.

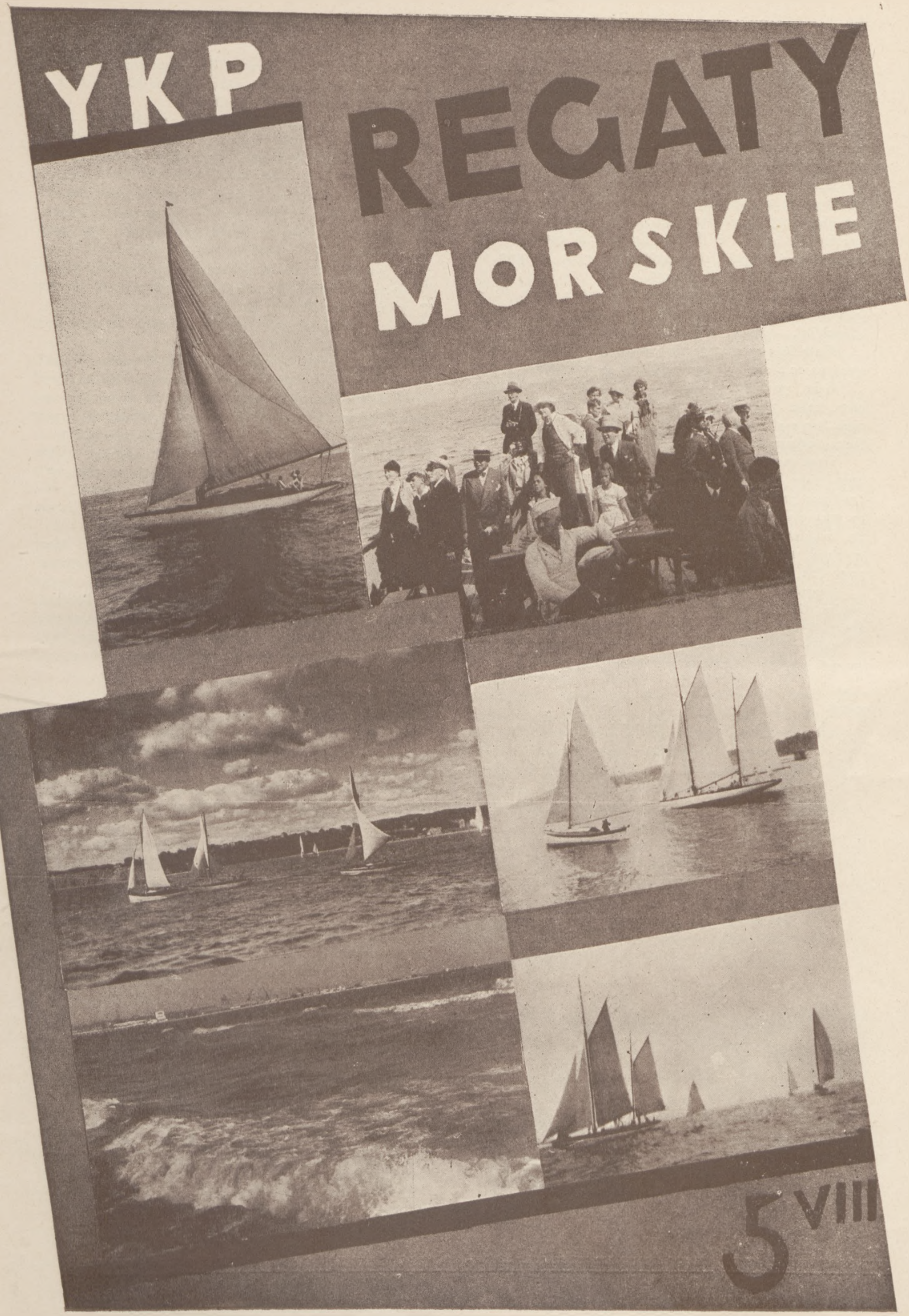
Przed dziewiątą przychodzi statek startowy ORP Generał Haller i holownik, który ma zabrać publiczność i sędziów. Znaki zwrotne są już na miejscu.

O 9.30 jachty stawiają żagle i wychodzą z portu. Brak jachtów harcerskich. W klubie zaczyna się niepokój — czy zdążą one na start. Do portu rybackiego pędzi motorówka, zabiera opóźnionych na hol i dociąga „Wing boty", na miejsce startu.

A tymczasem na ORP Generał Haller podniesiono sygnał wywoławczy dla tej klasy — (pierwszej w Polsce k'asy monotypów). Na 5 minut przed startem podnosi się do pół masztu sygnał startowy „B" (czerwona flaga z wycięciem, zwana „baranem"). Na jedną minutę przed startem flagę tę podnosi się do góry, a w momencie startu szybko spuszcza. Jednocześnie grzmi wystrzał armatni na znak, że start I klasy się rozpoczął.

Wing-boty harcerskie przechodzą linję startu rozrzucone, „Generał Haller" stawia sygnał wywoławczy następnej klasy. Startują jachciki Ośrodka Morskiego w Gdyni w liczbie pięciu. Znowu sygnalizują „baranem", znowu wystrzał — i jachty przechodzą przez linję startu.

Przerwa dziesięciominutowa — zainteresowanie rośnie, gdyż w oddzielnej klasie III idą prawie jednakowi współzawodnicy — „Śmigły" (OYK) i „Poświt" (AZM) K oby-


YKP
REGATY
MORSKIE
5 VIII

dwa jachty wybitnie regatowe. Przechodzą start prawie jednocześnie.

Natsępna klasa IY zostaje odwołana, gdyż większość jachtów do tej klasy zgłoszonych na regaty „Grażyna", „Mohort", „Wojewoda Pomorski" się nie stawiła. Jedyny jacht tej klasy Śwarożec idący zresztą poza konkursem, jako nie pomierzony, został przydzielony do klasy następnej.

Wystrzał o godzinie 10.40 otwiera start największej i najpiękniejszej klasy V-tej. Idą jachty „Nike 2", „Witeź", „Hoffnung", „Orlik" i „Kneź". Przez jakiś czas trzymają się w jednej grupie, lecz wkrótce na czoło wysuwa się świetnie prowadzony „Hoffnung".

O godz. 10.50 startuje wreszcie ostatnia klasa VI — jachtów mniejszych. Przechodzą przez start jachty „Irka", „Chochlik", „Junior", „Flądra", „Wodnik".

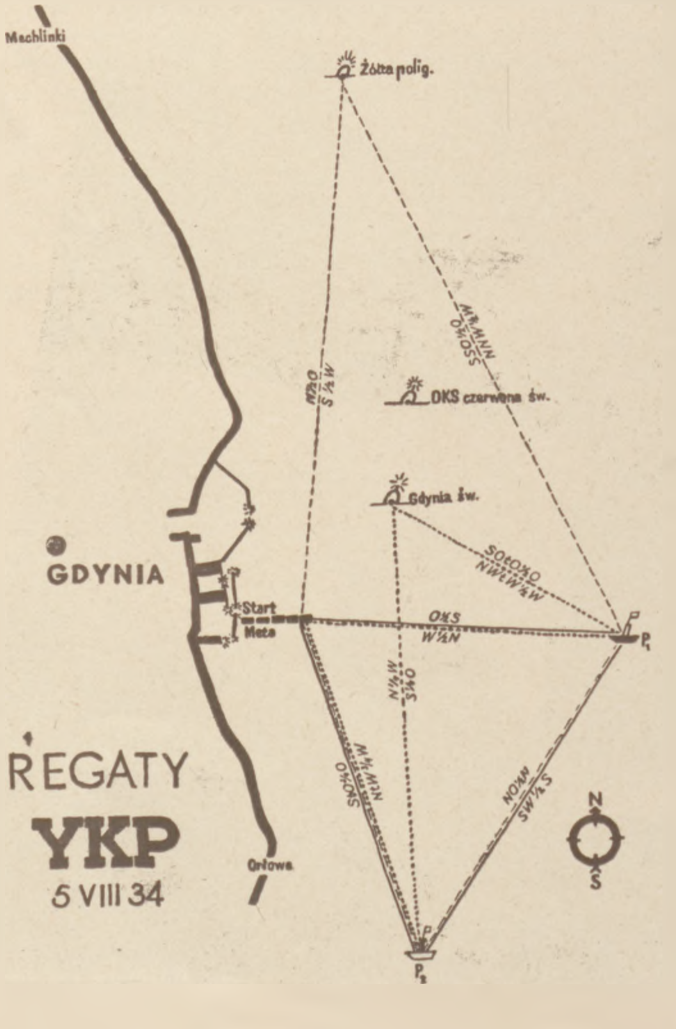
Wiatr Ostowy wzmaga się i dochodzi stopniowo w podmuchach do 6-ciu. Fala coraz większa — z wielkiego morza.

Niebo, początkowo szare, rozjaśnia się. Morze przybiera kolor błękitny. Jak oko sięga na wszystkich stronach horyzontu widać białe żagle ścigających się jachtów. Serce żeglarzy rośnie — prawdziwe morskie regaty.

Trasa regat była różną dla poszczególnych klas, przyczem trasy były ułożone w ten sposób, aby uniknąć na punktach zwrotnych skupienia się większej ilości jachtów, co przy małem jeszcze doświadczeniu w stosowaniu „prawa drogi na morzu", zwłaszcza u współzawodników przyjmujących udział w regatach po raz pierwszy, mogło by doprowadzić do kolizji i nieporozumień.

Wszystkie jachty przechodziły przez start — linję pomiędzy ORP „Generał Haller" a latarnią wejściową do Basenu Prezydenta. Start odbywał się, jak zwykle, z wiatrem.

Dwie pierwsze — małe klasy — po przejściu linji startu szły na Ost do punktu zwrotnego P°1, stamtąd — na punkt zwrotny P°2 w kierunku Sud — pomiędzy Orłowem a Sopotami, zaś później do mety — (tam gdzie i start).



Długość trasy wynosiła 9 mil.

Następne klasy III i IV miały trasę najdłuższą — 16,9 mil. Po przejściu startu szły one na żółtą pławę poligonową naprzeciwko Mechlinek, stamtąd na punkt zwrotny P°2 i do mety (— — — — — —)

Klasa VI miała trasę 12,2 mil. Po starcie jachty tej klasy szły na punkt zwrotny Nr. 1, stąd na boję wejściową do portu „GD", dalej na punkt zwrotny P°2 i do mety. (o o o o o o).

O godzinie 12 min. 48 dochodzi do mety pierwszy jacht Wing-bot harcerski (Nr. 3). O godz. 12 min. 50 (Nr. 2). O godz. 12 min. 51 wing bot Nr. 8.

Inne jachty tej klasy rozciągnęły się. Ostatni jacht przychodzi o godz. 13 min. 20.

Dalej idą jachty Ośrodka Morskiego. Pierwsza „Czajka", za nią „Kania". Już po przejściu mety, na silnej fali „Gryf" łamie gafel. Dyżurna motorówka mknie do Gryfa, proponując mu pomoc, lecz „Gryf" odmawia i samodzielnie wraca na boję.

Tuż za temi jachtami idą „Poświst" i „Śmigły" (klasa III). — Walczą ze sobą zawzięcie i przez cały czas trzymają się razem. Ostatecznie „Śmigły" wyprzedza „Poświst" o półtorej minuty. Jachty do portu wlatują razem, wyprzedzając goniącą ich wysoką falę.

Wkrótce przechodzi przez metę pierwszy jacht klasy V-tej — „Hoffnung" prof. Noe z Gdańska. Jacht gdański witają oklaskami. Za nim idzie „Kneź", a dalej inne jachty tej klasy. Jednocześnie przechodzi przez metę Chochlik, klasy VI-tej. Dopiero po 37 minutach zaczynają nadchodzie pozostałe jachty tej klasy. Nie powiodło się „Wodnikowi", który zrobił omyłkę i wycofał się z regat.

Wyniki regat:

W klasie I — (wing-boty harcerskie) — pierwszą nagrodę otrzymał N 3, st. Szymański, drugą — Nr. 2 — st. Grodzicki, trzecią — N 8 — st. Wojciechowski.

W klasie II — (jachty Ośrodka Morskiego PUWF) — pierwszą nagrodę „Czajka" st. Brzeziewicz, drugą — „Gryf"., Te obie klasy szły bez handicapu.

W klasie III-iej pierwszą nagrodę otrzymuje „Śmigły" (OYK) st. Kasperski.

W klasie V-tej (klasa IV nie startowała) (pierwszą nagrodę „Hoffnung" (Danziger Segler Verein) st. Siclef, drugą — „Kneź", (YKP), sternik Dr. Gerwel.

W klasie VI pierwszy „Orlik", (OYK) st. Juszczkiewicz, drugą „Irka" (YKP) st. Rummel (Junior). Z jachtami tej klasy powstaje nieporozumienie. Sternicy „Irki" i „Flądry" założyli protesty.

Następuje rozdanie nagród. Zwycięzcy pierwszych dwóch klas harcerze i uczestnicy otrzymują od Yacht Klubu Polski modele jachtów oraz książki żeglarskie, ofiarowane przez Dyr. Fedorowicza z T-wa Gdynika.

Inne nagrody, mają być rozdane w październiku na uroczystości zamknięcia sezonu. Zostały one ufundowane przez Komandora YKP ks. Janusza Radziwiłła, przez Zarząd Główny YKP w Warszawie, prof. Noe z Gdańska, p. Starka oraz Oddział YKP w Gdyni.

Ogólnem zdaniem było, że regaty udały się znakomicie. Po raz pierwszy udało się zebrać w Polsce na morzu we współzawodnictwie sportowem 28 yachtów, a gdyby nie przeszkody, które uniemożliwiły kilku jachtom przybycie do Gdyni mogło by stanąć do regat do 36 żagli.

Przygotowanie organizacji regat było bez zarzutu, co jest wielką zasługą kom. T. Bramińskiego.

Na zakończenie należy podkreślić wydajną pomoc Marynarki Wojennej przy urządzaniu regat w Gdyni.

R.

Z przeciwnym wiatrem

Szum lasu targanego potężnym wichrem miesza się z grzmotem fal, miarowo uderzającemi o piaszczysty brzeg Jastarni.

Odpoczywam po czterotygodniowej podróży morskiej. Właściwie nie powinienem być zmęczonym. Tegoroczna załoga była najlepszą, najchętniejszą do pracy, do siedzenia na wachtach, nie chorującą na morzu. Mimo, że była złożona z ludzi najrozmaitszych stron Polski, była bardzo zgodna. Dwu członków było z Poznańskiego: Doktór P. i Zygmunt M. Trzech z Krakowa: Kapitan Sędzia Kuba M., Jaś M. Dwoje z Warszawy: arch. Stefan L. z przemiłą żoną Lusią. Wreszcie zagłębie Dąbrowskie reprezentowali górnicy Inż. Jerzy M. z znaną narciarką p. Jadwigą swą żoną oraz Inż. Marcin M. Te nazwiska zaczynające się na M nie uprawniają jednak do posądzenia mej załogi o pokrewieństwo i wspólną przynależność familijną. Może to było także przyczyną zgodnego pożycia naszej małej kolonji pływającej. Podobno w rodzinie spory są najczęstsze.

Pierwszy start nie udał się.

„Wypłynąwszy z Gdyni z lekkim wiatrem znalazł się „JURAND" całkiem niespodziewanie — barometr nie dał znać — w silnym wichrze. Wiart wzmógł się wkrótce do siły stormu, a ulewny deszcz połączony ze szkwałami dał się niewprawnej jeszcze załodze bardzo we znaki. Wkrótce fok i kliwer dały znać, że mają dość tego wiatru i zaczęły się pruć na wyścigi. Spadający barometr i bliskość Helu sprawiły, że po krótkiej walce z żywiołami zawróciliśmy, by przeczekać najgorsze na Helu a żagle posłać do naprawy do Gdyni.

W dwa dni potem dopełniwszy zapasów w Gdyni wyszliśmy jeszcze raz w morze. Naszym celem jak prawie co roku była zachodnia strona Bałtyku, z możliwością zwiedzenia dalekiej Norwegji o ile wiatry na to pozwolą.

Tymczasem wiatry były ciągle bardzo słabe albo wprost przeciwne naszemu kierunkowi jazdy. O spokoju morza świadczy partja bridża wieczorem. Była to jedyna partja na tej wycieczce. Potem każdy wolał albo siedzieć na pokładzie albo iść spać.

Dziewiąty czerwca zastał nas jeszcze ciągle płynących bardzo wolno wzdłuż południowych brzegów Bałtyku. Dopiero nazajutrz wiatr się wzmógł a zanim przyszła duża fala, naturalnie z kierunku przeciwnego. Pocóż pchać się tam gdzie nas wiatr nie chce puścić? Można go doskonale wykorzystać zmieniając kurs na północ. O świcie wchodzimy też do cudnego poru Karlskrony. Załoga zdała wczoraj egzamin morskiej wytrzymałości. Jedynemi ofiarami Neptuna byli ci, którzy spróbowali doktora „antyżygi" skutek był pozytywny i natychmiastowy. Wczesna pora daje się nam we znaki zimnem. Ponieważ przezorny Kuba zabrał kurtkę futrzaną, rekwiruję mu ją i stale na pokładzie noszę. Później w Göteborgu oglądali się za mną ludzie w mieście gdy w tem futrze maszerowałem do parówki. Było w istocie za ciepło na futro.

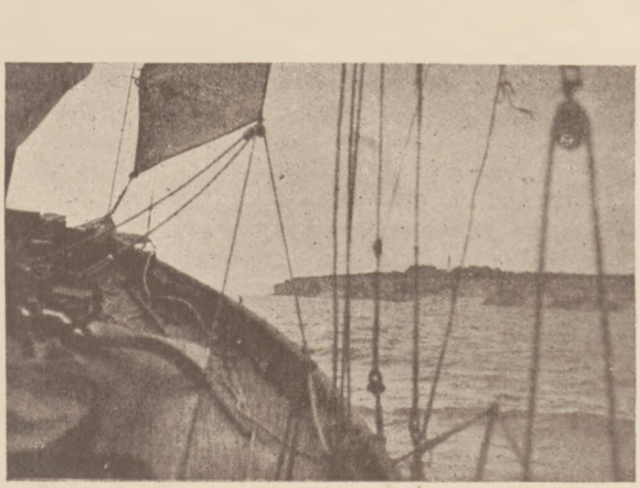
W Karlskronie wszyscy poszli zwiedzać miasto, zostawszy sam na „JURANDZIE", nie dla pilnowania, to w Skandynawji zupełnie nie potrzebne, zająłem się malowaniem pokładu.

„To pan z Polski" słyszę kogoś wołającego z brzegu. „A tak, a pan co tu robi". Ja jestem w cyrku szewedzkim, byłem poprzednio u Staniewskich. Ale tu w Szwecji kiepsko nie ma nic porządnego do picia". Tu genjalna myśl przyszła mi do głowy. Wczoraj wysunęła się linka od topsla ze samego szczytu masztu. Jeszcze ciągle się zastanawiamy kto ma się tam wydrapać. Może rodak się przydać! oby tylko nie był jeźdźcem lub klownem. A pan jest artystą, pytam go, „A jakże, artystą na linie". „To doskonale! a chce się Pan napić kieliszek czegoś mocnego to załóż pan tę linkę do bloku tam na szczycie masztu". Dla artysty to głupstwo. Za chwilę lina była na miejscu.

12 czerwca znów znaleźliśmy się na morzu. Nadzieja na pomyślny Ost wnet znikła. Ponieważ chcemy iść no poł. Zachód wiatr akurat z tej strony wieje nabierając coraz więcej siły. Jest pogoda ale chłodno. Na północy od czasu do czasu rysują się słabe sylwetki stałego lądu Szwecij.

Koło latarni Hanö na płytkich miejscach fala wcale pokaźna zlewa pokład. Pchamy się na południe chcąc koniecznie opłynąć przylądek Sandhammaren. O piątej rano widać Bornholm, do którego powoli, ale ciągle zbliżamy się. W cieśnienie jednak taka fala i tak silny wiatr przeciwny, że zawracamy by przeczekać w maleńkim porcie Simrisham aż się uspokoi.

Na spacerach do pobliskich wsi i wiatraków schodzi nam dzień, i wreszcie 14-go wiatr zdaje się zmieniać, wychodzimy pod stormowym fokiem i bezanem. Ta kombinacja żagli odbiera wszelką zwrotność. „JURANDOWI". Obawiam się że lada chwila wjedziemy na brzeg. Po wielu manewrach znajdujemy się wreszcie na morzu. Wiatr słaby ale pomyślny od północy pozwala nam minąć o zachodzie słońca t. j. koło 10 przylądek. W nocy jasnej jak zawsze tu na północy o tej porze mijamy liczne statki idące do Sundu. Niezadowoleni z wolnej żeglugi uruchomiamy motor. P. Zygmunt walczy z zaśniedziałemi kontaktami, wodą w karburatorze i wreszcie możemy się zachwycać jednostajnym stukotem maszyny. Przed samą Kopenhagą wiatr się wzmógł na tyle, że mogliśmy uciszyć naszego hałaśliwego pomocnika i z „fasonem" wejść pod żaglami do portu na Langeline. W czasie trzech dni pobytu w Kopenhadze mieliśmy trochę deszczu. Była to jedyna niepogoda, oprócz potem ulewy w Göteborgu w czasie całej podróży. Nabycie 500 papierosów i kilku flaszek Black and Whide wymagało tyle chodzenia i formalności zanim się je dostało ze składów wolnocłowych, że przekonałem się że jest jeszcze gorsza biurokracja od naszej. Do Helsingöru poszliśmy częściowo motorem, gdyż wiatr jak zwykle obrócił na całkiem przeciwny. W zamku muzeum marynarki zachwyciło nas najwięcej. Śliczne modele wszelkiego gatunku i epoki okrętów radują serce każdego, który zna się z morzem. Zwiedzenie podzie-



„Jurand" dopływa do Gotlandu

mi i więzień napełniło nas grozą do tej epoki, gdzie ludzie wymyślali najgorsze męki na swych nieprzyjaciół.

Przebycie Kattegatu poszło dobrze. Dopiero koło wyspy Anholt złapała nas wichura w nocy, gdy „JURAND" szedł pod pełnemi żaglami. Zrefowawszy czemprędzej, wobec wiatru, który swym zwyczajem zmienił się na przeciwny, musimy rezygnować z dalszej podróży odkrywczej. Czerwiec wnet się kończy, a z nim urlopy. Wiatr coraz silniejszy barometr opada gwałtownie. Najkorzystniejszy teraz dla nas kurs na skery Göteborga „JURAND" pędzi zostawiając za sobą długi pas piany na wzburzonem morzu. Między wyspami spokojniej i zaraz po 3 pop. jesteśmy w Langedrag jachtowym porcie Göteborga. W nocy i w dzień następny wiatr przeszedł w storm od SW. tak że zadowoleni jesteśmy że stoimy na spokojnej wodzie. Po wycieczce koleją do wodospadów Trolchätta, zabieramy się do powrotu.

Noc i dzień następny mieliśmy pomyślny wiatr i szybko zbliżamy się do Sundu. Rankiem 24 wiatr całkiem ustał. „JURAND" kręci bezwładnie niedaleko Kullen. Żagle nieczynne zwisają. Wschód słońca jest piękny i zapowiada pogodę bezwietrzną. Już o 4 rano przy pomocy naszego „pykacza" suniemy ku wyspie Hwen. W południe rusza niewielki wiatr i idziemy pod żaglem i motorem ku Malmö gdzie chcemy naprawić pompę wodną motoru, która ma złamany wał. Zastąpiliśmy ją na razie ręczną pompą oscylacyjną. Urządzenie to funkcjonuje całkiem dobrze i cały dzień widzieć można któregoś z mających właśnie wachtę, kiwającego się miarowym ruchem przy pompie.

Już w południe następnego dnia mechanik odniósł nowy wał wykonany, jak wszystko w Szwecji pierwszorzędnie ale drogo. O 8 wieczór wyszliśmy z portu z wiatrem 0. Co za szkoda, że ten wiatr nie przyszedł parę tygodni wcześniej.

Moi amatorscy sternicy popełniają często błędy. Tak i teraz. Sternik miał nakazane przejść koło dwu statków latarni a znalazłszy się koło czerwono świecącej boi w środku Sundu, miał skręcić wprost na południe. Tymczasem może tej latarni nie zauważył, dość że sterował dalej na WSW na światło potężnej latarni odległej o kilkanaście mil na Stewens Klint. Ciemno,duża fala, przy słabym wietrze. Nagle słyszę straszny hałas na pokładzie. To sternik pozwolił by bom poszedł samowolnie na drugą stronę. Na dodatek wskutek szarpnięcia łamie się bolec od gardy gafla i garda spada na morze. Jesteśmy bardzo blisko lądu, prawie bezradni bo gafel nie trzyma się masztu. Całe szczęście, że bom, ta potężna belka, nie zabiła albo nie zmiotła kogo za burtę. Wśród ciemności i kolosalnej chwiejby improwizuję przyczepienie gafla, i szczęśliwie odżeglujemy się od brzegu. Jestem zadowolony że tylko na tem się skończyło. Świt ukazuje nam wysoki kredowy wiszer Stewens Klintu który opływamy by w maleńkim porcie Rödwig dokonać naprawy.

Koło nas stoi mały jacht pod duńską flagą. Dwu młodych ludzi, Niemców, którzy na nim spędzają wakacje odwiedza nas przynosząc gramofon. Jeden z nich jest drukarzem drugi murarzem. Bardzo im smakuje nasze kakao i rozmowa przeciąga się do późna. Czas nagli, Nazajutrz o 7 znów jesteśmy na morzu. Słabiutki wiaterek, który nas wysunął z portu całkiem zasypia. Jest lekka mgła. Dzień spędzamy na wypoczynku, spaniu, kąpaniu się. W nocy księżyc uprzyjemnia służbę wachtom. Rano budzą mnie wieścią że już daleko odpłynęliśmy. Niestety, gdy mgła opadła nasz stary przylądek ukazał się w niezmienionej odległości. W południe puszczono motor. Od spotkanych rybaków wymieniamy 8 ogromnych flądei za paczkę tytoniu, i gdy popołudniu wiatr naturalnie przeciwny,ruszył, idziemy dalej żaglami. Sternicy znów popełniają błądy. Tłomaczą się, że tu koło Bornholmu są duże odchylenia magnetyczne. W piątek 29 rozpoznano na horyzoncie Rugie, a wkrótce potem Kołobrzeg.

Nasz powrót niepomiernie się przedłuża. Niepokojące to nietylko ze względu na urlopy, ale także na żywność. Pozostało nam jeszcze dużo cukru, kawy, herbaty i kakao. Jest też kilkanaście puszek kompotów. Głównie uczuwamy brak chleba. Najgłodniejsi ofiarują krążek ananasa za kromkę chleba. Ale nieznajdują odbiorców. Sobota dalej cisza. Co jest wiatru lądowego to go wykorzystujemy. Od 6 wieczór motor nie milknie. Musimy gdzieś zawinąc by kupić chleba. Benzyna też się kończy. Najmniej z drogi leży Stolpmünde. Wchodzimy do wąskiego portu o jedenstej w nocy. Jeszcze nie zdążono przycumować, gdy zjawia się policjant, niepozwalając nam wyjść na brzeg i poprostu wypędzając nas z portu. „Cywile" których jest dużo na brzegu są bardzo uprzejmi i pomocni. Przysyłają nam piekarza, z 10 bochenkami i benzynę. Zaraz o drugiej rano jesteśmy znów na morzu. Dziwimy się i oburzamy na Niemców, zresztą znanych w tym względzie. Dopiero po powrocie dowiedziałem się że to był właśnie dzień masakry Hitlerowskiej.

Powrót do Gdyni odbył się pomyślnie z silnym westem. Gdy wiatr słabnął puszczano motor. W południe mijamy Rożewie a o g.17 mamy już Hel na trawersie. Na zatoce wiatr się bardzo wzmaga, nie skracamy jednak żagli by jak najszybciej znaleźć się w Gdyni. „Jurand" pędzi cały zatulony w piany rozbijane dziobem.

Tak się ta podróż miała pomyślnie skończyć, po długich zmaganiach się z przeciwnościami. Ale los chciał inaczej. Już staliśmy na kotwicy i zabieraliśmy się pójścia na ląd, gdy „Jurand" pod ciśnieniem szkwałów zaczął dryfować. Wnet wicher przyparł do niskich kesonów lewą burtę, uszkadzając dwie deski, na szczęście nad linją wodną.

Awarja ta powstała w temże miejscu gdzie już niejeden jacht zdryfował i tak jak my przyparty został do kesonu. Zamiast ustroić się we wszystkie flagi na Święto Morza, musiał „Jurand" iść do stoczni do naprawy.

Jan J. Fischer



Pani Lusia przy sterze „Juranda"

Regaty Yacht-Klubu Polski

Rozpisane przez O. S. Yacht Klubu Polski na dzień 16-go września b. r. regaty międzyklubowe, których największą atrakcją jest co roku rozgrywka o nagrodę przechodnią Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, musiały być, z powodu niepomyślnych warunków, przesunięte na niedzielę dnia 23-ego września.

W przeciągu tygodnia dzielącego obydwa terminy, wezbrana Wisła powróciła do normalnego stanu. Ranek 23-ego września nastał słoneczny, a wiatr o sile 2 — 3-ech stopni B., z kierunku S do SW, pozwalał przypuszczać, że zgłoszone do regat jachty będą mogły, bez nadzwyczajnych trudności posuwać się w górę rzeki. Toteż Komisja Regatowa nie wahała się podnieść o godz. 10-ej flagę regatową, przesuwając tylko start o pół godziny, żeby pozwolić jachtom przybywającym z Klubów położonych w dole rzeki dohalsować do startu.

W programie były cztery wyścigi, a mianowicie: wyścig jachtów klasy „S" o nagrodę przechodnią Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wyścig klasy „V", wyścig klasy „E" i wreszcie wyścig ogólny klasy „S".

Do pierwszego wyścigu wystartowało 5 jachtów. Zwycięstwo było udziałem p. S. Zaleskiego, który na swoim nowym „Djasku II", własnej konstrukcji, zdobył dla „Rodziny Urzędniczej" nagrodę przechodnią Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Będziemy więc znów przez trzy lata przeżywać emocję walki o ostateczne tej pięknej nagrody posiadanie.

Wwyścigu klasy „V", przy 17 zapisanych a 12 startujących zawodnikach, nagrody przypadły w udziale następującym sześciu zawodnikom:

1-a, Z. Łukowskiemu (YKP).
2-a, C. Młynarskiemu (Wisła).
3-a, K. Komorowskiemu (OYK).
4-a, H. Hautonowi (Wisła).
5-a, Cz. Bełkowskiemu (WTW).
6-a, A. Bogdanowiczowi (YKP).

Wklasie „E", w której startowały 3 jachty, przyszedł pierwszy do celu A. Miszewski (OYK).

Wreszcie w ogólnym wyścigu klasy „S", do którego zapisanych było 17 jednostek, a startowało 15, pierwszych sześć miejsc zajęli: K. Biedermann (Wisła), M. Osiński (OYK), P. Bomas (YKP), Z. Osiński (OYK), A. Miszewski (OYK) i B. Cichocki (YKP).

Należy podnieść wysoki poziom sportowy i miłą atmosferę sportowego koleżeństwa jaka panowała podczas regat. Równie godnem wspomnienia i uznania jest to, że nie było ani jednego protestu. Naodwrót jeden z zawodników, a mianowicie p. S. Zaleski, który podczas ogólnego wyścigu klasy „S" dotknął innej łodzi, zgłosił ten przypadek natychmiast po ukończeniu wyścigu Komisji Regatowej i uznał się sam za zdyskwalifikowanego.

Musimy niestety również zanotować poważną awarję, której doznał jacht „Wir" prowadzony przez p. Szulca z W. T. W. Jacht wpadł na mieliznę, złamał maszt i zatonął. Załogę przyjęły znajdujące się wpobliżu łodzie, jacht zaś został wkrótce podniesiony i odholowany do przystani W. T. W.



Zawodnicy biorący udział w regatach

Po zakończeniu regat i ustaleniu przez Komisję regatową wyników, odbyło się rozdanie nagród. Do zawodników, delegatów biorących udział w regatach Klubów i Gości przemówił krótko i serdecznie Wicekomandor Oddziału Śródlądowego YKP, p. W. Szadurski, poczem przewodniczący Komisji Regatowej kom. Cz. Petelenz ogłosił wyniki regat. Zdobywca nagrody przechodniej Pana Prezydenta otrzymał, jako osobistą pamiątkę fotografję nagrody, oraz piękny ryngraf z bronzu ofiarowany przez Generalnego Sekretarza YKP, p. B. Barylskiego.

N.



Na przystani Yacht-Klubu Polski przed startem



Komisja sędziowska

Nieco o stylu wioślarskim

Sprawa właściwego stylu wiosłowania jest bodaj kwestją podstawową, niemniej jednak sprawa ta w ostatnich latach nabrała innego obrotu. Poprostu dlatego, że zaczęto patrzeć na nią trochę spokojniej. Nie dalej, jak dwa lata całe szpalty pism londyńskich (codziennych), zajęte były wielką dyskusją na temat nowego rzekomo stylu, wynalezionego, o ile tak można powiedzieć przez twórcę dzisiejszej potęgi Uniwersytetu Cambridge — Steve Fairbairna. Zabierali wówczas głos przedstawiciele obydwu wojujących obozów, to znaczy, zarówno zwolennicy „ortodoksu", jak i poplecznicy Fairbairna. W rezultacie nie można powiedzieć, aby obydwa obozy doszły do jakiegoś porozumienia. „Ortodoksi" nadal pozostali w swem przekonaniu, że jedynie właściwym stylem wiosłowania jest stary ortodoks, kładący główny nacisk na pracę korpusu, a z drugiej strony „rewolucjoniści" z pod znaku Fairbairna nadal pozostali wierni swej zasadzie, że o wyniku wiosłowania decyduje raczej praca wiosła, niż piękna postawa wioślarza.

Rzecz prosta, że w chwili, gdy osady trenowane przez Fairbairna, względnie przez jego uczniów, zeczęły odnosić sukcesy, to wszyscy mniej lub więcej orjentujący się w wioślarstwie rzucili się na nowy styl, jako tajemnicę sukcesów. Jasnem jest, że nie wszyscy orjentowali się, na czem nowy styl polega, brali tylko pod uwagę te rzeczy zewnętrzne, które rzucają się w oczy, gdy się patrzy na osadę Fairbairna i według tego starali się prowadzić pracę swych osad. Naturalnie wyników nie było jak i dawniej, o ile nie przemówiły za niemi inne walory jak np. trening i dobra kondycja fizyczna wioślarza.

Tego rodzaju objawy mieliśmy już nieraz w historji wioślarstwa. Wystarczy tylko przypomnieć rewelacyjne zwycięstwa osady belgijskiej w Henley w latach 1909 i 1910. Wówczas wszyscy rzucili się na styl belgijski, uważając, że jest to styl jedyny. Niestety okazało się, że było to zasadnicze nieporozumienie. Próby naśladowania osad Royal Club Nautique de Gand i Royal Sport Nautique de Gand trenowanych przez czynnego do dziś dnia w wioślarstwie belgijskiem V. de Bischopa — nie powiodły się i wkrótce znalazło się wielu takich, którzy chętnie powrócili do dawnego ortoksu, tembardziej, że na olimjadzie w Sztokholmie (1912) Anglja znowu święciła triumfy.

W latach 1926 — 1928 mieliśmy znowu napływ stylu „włoskiego". — Szybkie tempo, wydatna praca nóg przy minimalnem wychyleniu korpusu znalazły wielu zwolenników także i w Polsce, którzy przyjęli cechy zewnętrzne danego sposobu wiosłowania (nie chcę mówić o stylu), i próbowali naśladować Włochów. Jak wiadomo i ta fala przepłynęła, a obecnie mamy „epokę" Fairbairna.

Jak zwykle, tak i teraz znalazło się wielu bezkrytycznych „wyznawców wiary" Fairbairna, którzy nie wglądając w istotę rzeczy, ogłosili się zwolennikami nowego stylu, a raczej metody wiosłowania. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że Fairbairn w swoich książkach, omawiających sprawę wiosłowania (Rowing Notes i Some Secrets of sucessful Rowing) nie mówi o stylu, a tylko o metodzie wiosłowania. Jest to zasadnicza różnica i ci, którzy mówią o stylu Fairbairna są w błędzie, przynajmniej jeśli idzie o wyrażenie.

Zapewne, że osada wiosłująca w myśl zasad Fairbairna musi obudzić poważne zastrzeżenia u człowieka, który patrzy na samych wioślarzy, nie uwzględniając pracy ich wioseł w wodzie. Nierzadkie są wypadki zgarbionych pleców, skurczonych ramion, t. zw. uciekania z siodełkiem i t. d. To też na tę sprawę trzeba się patrzeć ze stanowiska bardziej krytycznego i uwzględniwszy wszelkie korzyści nowego „stylu" wyciągnąć z niego to, co dla nas może być przydatne, a odrzucić to, co nie jest istotne.

Sprawą pewnego rodzaju „odbronzowania" stylu Fairbairna zajął się jeden z największych znawców wioślarstwa dr. Hans Walter, kierownik kursów instruktorskich Szwajcarskiego Związku Wioślarskiego. Jego artykuł, zamieszczony w roczniku Szwajcarskiego Zw. Wiośl., a powtórzony przez berliński „Wassersport", (tłomaczenie francuskie ma się ukazać w l'Aviron), zwraca uwagę właśnie na te wszystkie okoilczności, które trzeba uwzględnić, mówiąc czy pisząc o stylu Fairbairna.

Zasadą naczelną dr. Waltera jest stara prawda, uznana już dawno, że właściwym stylem wioślarskim jest ten, który pozwala danemu wioślarzowi użyć maksimum swej siły na popchnięcie łodzi naprzód. Ponieważ zaś jest rzeczą wykluczoną znaleźć dwóch ludzi o tej samej budowie, przeto już z tej przesłanki otrzymamy pewnik, że w zasadzie tyle będzie stylów wioślarskich, ilu jest wioślarzy, gdyż każdy z nich wszelkie teoretyczne wskazania inaczej przeprowadzi w praktyce, tak mianowicie, jak mu na to pozwolą jego warunki fizyczne. A więc nie można mówić o instruowaniu wioślarza w ścisłem tego słowa znaczeniu, lecz raczej o staraniu się wyciągnięcia z danego wioślarza maksymum jego możliwości.

Dlatego też Fairbairn kładzie główny nacisk na strone psychiczną w swej teorji wiosłowania, dlatego też dr. Walter nie mówi o trenerze, a raczej o wychowawcy wioślarzy. To jest rzecz podstawowa. Prawdziwy instruktor wioślarski nie będzie więc gwałtem wciskał swych wioślarzy w ramy jakiegoś konkretnego stylu wioślarskiego, lecz będzie się starał wynaleźć taki sposób wiosłowania, ściślej mówiąc taki styl, który okaże się najracjonalniejszym dla tego właśnie osobnika. Jeśli więc zgodzimy się, że trener musi być wychowawcą, to odrazu okaże się jasnem, że nie można mówić o jakimś szablonie, czy schemacie. Sprawa musi być traktowana na platformie indywidualności.

Z tego też tytułu na wszelkie sposoby wiosłowania, a więc mniejsze czy dalsze wychylenie się, szybsze czy wolniejsze tempo i t. d. trzeba patrzeć się nie jako na cel swej pracy, lecz jako na środki, które wiodą do celu, to znaczy do jaknajszybszego posuwania się naprzód.

Drugą zasadą jest, iż tajemnica sukcesu spoczywa w dobrej pracy wiosła. Prawda ta znaną była wielu bacznie obserwującym sport wioślarski wioślarzom, lecz ostatnie sukcesy osady Pembroke College, trenowanej przez Fairbairna, prawdę tę na nowo uwydatniły. I dlatego jeśli popatrzymy się na fotografję osady Pembroke z punktu widzenia „ortodoksy' — to uznamy ją za wadliwą, jeśli zaś spojrzymy na jej pracę w wodzie, to uznamy ją za szczyt tego co można wyciągnąć z osady. Wszelkie pozorne błędy, a więc zgarbione plecy, pochylona głowa i t. d. zostaną wytłomaczone, jeśli zobaczymy, że praca piórka w wodzie jest nienaganną.

W tem właśnie leży zasługa Fairbairna, że dla celu ostatecznego, a więc posuwania się łodzi, potrafił zerwać z wszelkiemi szablonami i potrafił znaleźć właściwą drogę do skoncentrowania wszystkich sił wioślarza na pracy wiosła. Ta koordynacja ruchów święci w praktyce triumfy. Jak powiada dr. Walter teorja Fairbairna opiera się o starą zasadę taktyki wojennej: maszerować osobno — razem uderzać. Przy tem wszystkiem trzeba pamiętać o tej zasadzie, że o wyniku, t. j. o szybkości decyduje praca wiosła w wodzie. Od tego należy zaczynać, jeśli pracuje się nad daną osadą regatową. Jest rzeczą zrozumiałą, że dla osiągnięcia

efektywnej pracy wiosła w wodzie musi się poświęcić wiele innych, pobocznych rzeczy, między innemi także „piękną" postawę wioślarza.

Nie należy jednak popadać w przesadę. A więc nie można sobie tłomaczyć zagadnienia w nast. sposób: ponieważ osada Fairbairna wiosłuje ze zgiętemi ramionami, ze zgarbionemi plecami i t. d. i zwycięża, wobec tego także i nasza osada, wiosłująca z podobnemi błędami będzie wygrywać. Takie postawienie sprawy jest z gruntu fałszywe, gdyż nie każda osada, wykazująca powyższe błędy będzie dobrze pracowała wiosłem w wodzie.

Tem się właśnie tłomaczy fakt, że wielu bezkrytycznych wyznawców nowej metody nie osiąga wcale sukcesów ze swemi osadami. Nie umieją patrzeć na właściwe podstawy teorji Fairbairna, być może często dlatego, że nie mieli sposobności zapoznać się z wytycznemi Faibairna. Sprawa się komplikuje o tyle, że język angielski, w którym publikuje swoje teorje Fairbairn, jest stosunkowo mało popularny w naszem wioślarstwie. Byłaby więc możilwość spopularyzowania tej metody zapomocą przekładu lub t. p.

W każdym razie właściwe światło rzuca na sprawę tę artykuł dr. Waltera, który streściłem powyżej. O jednem jednak nie można zapominać, a mianowicie o tem, że o wyniku nie decyduje sam t. zw. styl wiosłowania, lecz poważna rzeczowa praca, prowadzona przez cały sezon regatowy. Sprawa treningu wioślarskiego staje się coraz bardziej skomplikowaną. Wychodzą na jaw coraz to nowe problemy, których poznanie jest moralnym obowiązkiem każdego,kto zamierza poświęcić się pracy instruktorsko-trenerskiej. Dlatego też z radością sfery wioślarskie powitały wiadomość o utworzeniu pierwszego ogólno-polskiego kursu instruktorskiego przez PZTW. W r. b. przeprowadziłem taki kurs, oczywiście w mniejszych rozmiarach w Krakowie. Nie mając pretensji do miana wielkiego autorytetu w sprawach wioślarskich, mogłem jednakże stwierdzić efektywne rezultaty naszej pracy w Krakowie. Wielu wioślarzy zmieniło swój punkt widzenia na wioślarstwo. Wielu dopiero po kursie zaczęło poważnie patrzeć na problemy wioślarskie. Niestety, czynniki oficjalne przeszły nad tym kursem mniej więcej do porządku dziennego, nie bacząc na to, że zaznajomienie się z całym kursem uchronić może organizatorów kursu ogólno-związkowego od tych wad i usterek, które nie dały się usunąć przy organizowaniu pierwszego kursu instruktorskiego.

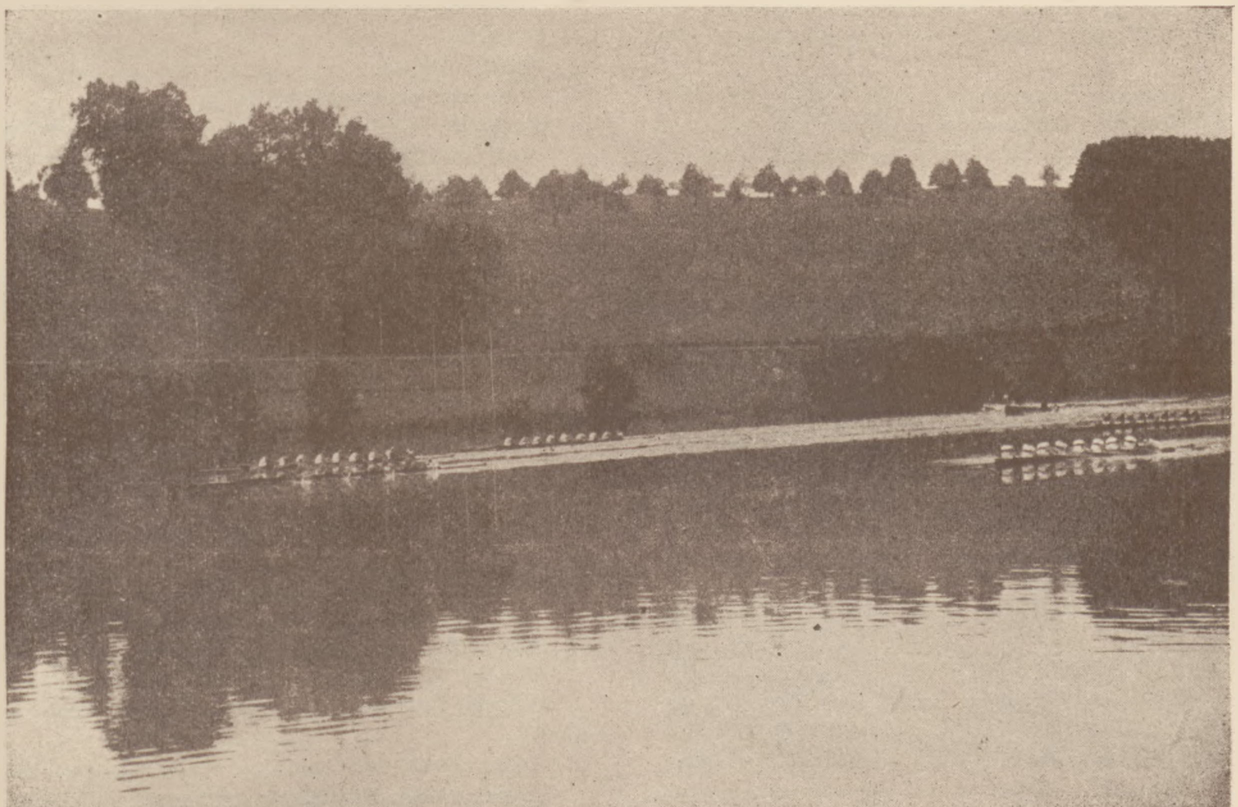
Zagranicą kursy instruktorskie zdobyły już swoje prawo do egzystencji. Wystarczy tylko przejrzeć sprawozdania z kursów szwajcarskich i niemieckich, wystarczy przejrzeć listę ich uczestników, na której znajdują się nazwiska mistrzów Europy, aby przekonać się, jakiem poważaniem cieszą się te instytucje w szeregach najpoważniejszych „asów" wioślarskich. Miejmy więc nadzieję, że kurs „centralny" poruszy te wszystkie aktualne tematy „stylowe" i wyjaśni naszym przyszłym instruktorom i trenerom wszystkie wątpliwości, jakie każdy myślący wioślarz musi mieć, obserwując nasze współczesne osady wioślarskie.

Wł. Długoszewski

Wielka impreza wioślarska

Niemiecki Związek Wioślarski zajmuje się obecnie realizacją największej w świecie imprezy wioślarskiej pomyślanej jako gigantyczny wyścig wioślarski przez Niemcy na olbrzymiej przestrzeni 5.000 klm. W imprezie tej mają wziąć udział wszyscy wioślarze niemieccy, począwszy od najmłodszych zawodników szkolnych, a kończąc na weteranach sportu wioślarskiego.

Trasa obejmuje wszystkie główne rzeki niemieckie od Dunaju do morza Północnego i od Mozy do Niemna. Trasa ma być przebytą przez przeszło 10.000 wioślarzy w jedynkach, dwójkach, czwórkach i ósemkach. Obecnie opracowywane są techniczne szczegóły imprezy. Od wyniku tych prac zależne jest, czy impreza ta dojdzie do skutku.



Przedbieg ósemek na Mistrzostwach Europy w Lucernie

Nazwy składowych części łodzi wioślarskiej

Składowe części łodzi wioślarskiej nie miały dotychczas nazw ustalonych przez władze związkowe i obowiązujących nietylko w klubach związkowych, ale i w piśmiennictwie, w stoczniach łodzi wioślarskich i wśród ogółu wioślarzy.

Wieloletnia praktyka życiowa w klubach wioślarskich ustaliła nazwy niektórych części łodzi w brzmieniu coprawda obcokrajowem, lecz ogólnie już przyjętem. Do takich nazw zaliczyć trzeba przedewszystkiem **kil**. Wszelkie poprzednie próby spolszczenia tej nazwy i zamiany jej na polski **pacierz** czy też **rdzeń, nie przyjęły** się w prawtyce życiowej. Kil zachował swą nazwę w sporcie wioślarskim, tak jak ją zachował w sporcie żeglarskim i w większych objektach rzecznych i morskich.

Nazwy innych części łodzi praktyka życiowa dosyć trafnie spolszczyła. Do takich nazw zaliczyć trzeba: burtę, dulkę, stewę i t. p. Wreszcie innym częściom łodzi samo życie nadało piękne nazwy polskie: żebro, klepka, podnóżek, siodełko, pióro i t. p.

Te dosyć udane nazwy dotyczą jednak względnie małej ilości omawianych przedmiotów. Inne, nawet niektóre bardzo ważne części składowe łodzi wioślarskiej, nazywano jak kto chciał, w zależności od dzielnicy państwa, a często nawet i od klubu.

Na powołanym obecnie do życia przez P. K. Ol. przy pomocy P. U. W. F. i P. W. kursie ogólno-trenerskim w C. I. W. F. na Bielanach, nad którym grupa wioślarska jest dosyć liczną, odrazu uwidoczniła się potrzeba ujednostajnienia wyżej omawianych nazw. Słuchacze grupy wioślarskiej na Bielanach, reprezentują prawie wszystkie większe ośrodki sportu wioślarskiego w Polsce. Mają tu swych przedstawicieli: Warszawa, Bydgoszcz, Poznań, Kalisz, Grodno, Wilno, Włocławek i Grudziądz.

Komisja Sportowa P. Z. T. W., wśród słuchaczy kursu trenerskiego, przeważnie posiadających długoletnie doświadczenie wioślarzy, ogłosiła konkurs w interesującej nas sprawie.

Ośmiu słuchaczy kursu przygotowało prac konkursowe, a materjał jaki ten konkurs dostarczył w pierwszej linji wskazuje, iż ujednostajnienie omawianych nazw, stało się już koniecznością.

Wśród omówionych już wyżej części łodzi, w pracach konkursowych próbowano zmienić niektóre nazwy. Kil w pięciu pracach utrzymał swą nazwę, natomiast w pozostałych nazwano go: kil-bieżnia, pierwotnik, prowadnik.

Burta, oprócz swej właściwej nazwy otrzymała i inne: burtnica, falochron, bocznica, burta wyłogowa.

Dulkę usiłowano spolszczyć jako uchwyt obrotowy lub uchwytnicę.

Niektóre części łodzi, w ośmiu pracach konkursowych, otrzymało osiem zupełnie odmiennych nazw. Dotyczyło to czasami niektórych bardzo ważnych części łodzi wioślarskiej. Weźmy dla przykładu konstrukcję żelazną, do której umocowana jest dulka i którą Niemcy nazywają „ausleger". W kilku odpowiedziach znaleźliśmy najczęściej używaną nazwę — **odsadni**, ale były i inne. wyłóg, ramię, ramię odsadniowe, wykładacz, wykładnia, wyłogi.

Zwyczajne **szyny** po których toczą się kółka ruchomego siodełka, oprócz swej najwłaściwszej nazwy otrzymały i inne: szyny-jezdnia, tory, tor, prowadnik, prowadnica.

Żebro odsadnie w niektórych pracach otrzymało nazwy: wspieracz, odsadnak, żebro tężcowe, żebro wyłogowe, wręgi dla odsadni.

Komisja sportowa po uporządkowaniu prac konkursowych, zebrany materjał przedyskutowała z przedstawicielami pokrewnego nam wiązku Żeglarskiego. Następnie na zebraniu z udziałem zaproszonych specjalistów, przedyskutowano jeszcze raz wszystkie projekty i wybrano nazwy najbardziej nadające się do przyjęcia.

W pracach nad ujednostajnieniem słownictwa wioślarskiego oprócz słuchaczy kursu trenerskiego i oprócz członków Komisji Sportowej P. Z. T. W. brali udział p. p.: Fr. Głowacki i Stefan Lewandowski (członkowie Sekcji Żeglarskiej W. T. W.) dr. Henryk Szatkowski (Old boy A. Z. S. w Krakowie), por. Andrzej Hagmajer (oficer marynarki) oraz inżynier budowlany Stanisław Piotrowski (członek W. T. W.)

Podając nazwy, uznane przez Komisję za najbardziej odpowiednie, często dla ułatwienia, podaję w nawiasach odpowiednie nazwy niemieckie.

Kil. Okucie kila (kieleisen).

Nawierzchnica kila — listwa znajdująca się na kilu wewnątrz łodzi (innenkiel).

Przednia i tylnia stewa — nazwy przyjęte w żeglarstwie, oznaczają zakrzywione do góry części kila u przodu i tyłu łodzi (vorderstewen, hinterstewen).

Wiązadło kila — łączy stewę z kilem (bindekel).

Pawęż — rodzaj tarczy przy tylnej stewie (spiegel). w łodziach turystycznych i półwyścigowych.

Klepka. Klepka kilowa — pierwsza przy kilu. Zakładka klepki (überlappung).

Burta.

Wręga. Próg podłogowy (bodenorange, bodenrippe).

Gródź denna (bodenschott).

Żebro (rippe, spant).

Prężnica górna — listwy boczne, przechodzące wzdłuż łodzi (gondelleiste).

Listwa burtowa (bordleiste).

Poprzecznice — listwy, na których umocowane są szyny (querlager).

Szyny (rollbahn(.

Podpórka poprzecznicy (stütze, reiter).

Krzyżaki — wiązania krzyżowe (kreutzversteifung).

Odsadnia. żebro odsadnie (ausleger, auslegerrippe).

Gniazdo flagowe (affensitz).

Kolanko poziome w tyle łodzi (kniestück).

Wiązanie nosa (flicht, stiefelknecht).

Ławka sternika, Schówek (steuersitz, steuerkasten).

Podnóżek, Poprzeczka podnóżka. Podeszwy. Napiętki (fersenhalter).

Haki boczne podnóżka. Hak dolny podnóżka. Gniazdka zaczepowe (lochschiene). **Zasówka podnóżka** (schraubschiene).

Podłoga (bodenbrett). **Listwa podłogowa** (bodenleiste).

Ster. Głowica steru (steuerjoch). **Płetwa sterowa** (steuerblatt).

Okucie steru. Bolec sterowy. Kółko cumowe (ring für leine).

Drzewce (flagenstock).

Siodełko (rollsitz). **ławka** (festersitz).

Odsadnia (ausleger). **Dulka ruchoma. Dulka stała.**

Myszki — otwory przepływowe (wasserlauf).

Wiosło. Rękojeść (griff). **Doręczna** (innenhebel). **Szyjka** (hals).

Oskórkowanie (belederung). **Pierścień** (riemenbeschlag).

Trzon wiosła (aussenhebel). **Pióro** (blatt). **Okucie pióra** (blattschutze).

Nos łodzi (bug). **Rufa** (heck).

Lewa strona od sternika (steuerbord).

Prawa strona od sternika (backbord).

Przód łodzi utrzymał swą dawną nazwę **nosa,** a zatem pozostają nazwy wioślarza **nosowego** lub **pierwszego nosa,** oraz **drugiego nosa.** Na Komisji nie dyskutowano nawet nazwy **szlakowego** lub **pierwszego szlaka,** oraz **drugiego szlaka.**

Wybrane przez Komisję i ogłoszone obecnie w „Sporcie Wodnym" nazwy części składowych łodzi wioślarskiej. uważać należy jeszcze jako materjał do dyskusji. Być może nadejdą jeszcze nowe, dobre projekty i dopiero po jakimś czasie P. Z. T. W. przyjmie, zatwierdzi nową terminologję i poda ją do wiadomości wszystkich klubów związkowych.

S. Lenartowicz

Kajakiem do Szanghaju

Do Konstancy przybył szczęśliwie Dr. W. Korabiewicz z małżonką na kajaku i po kilkudniowym pobycie wyruszył dalej w dwuletnią podróż do Szanghaju. Dotychczas dr. Korabiewicz przepłynął kajakiem trasę od Śniatynia Prutem, Dunajcem, Limanami i brzegami morza Czarnego do Konstancy.

Projektowana trasa turysty prowadzi: morzem Czarnem przez Bosfor, morzem Marmara, Dardanele, morze Egejskie, brzegami Małej Azji, przez pustynię do Eufratu, Eufratem do zatoki Perskiej, ocean Indyjski, Indem do Gangesu, ocean Indyjski do Sjamu, stąd przez Konchinchin do Szanghaju.

Międzyklubowe regaty w Kaliszu

Dnia 2 września 1934 r.

Regaty jesienne zorganizowane przez Kaliski Międzyklubowy Komitet Wioślarski zgromadziły na starcie 6 klubów, Kaliskie Tow. Wioślarskie, Wojskowy Klub Sport. „Prosna", Klub Wioślarski z 1930 r., Policyjny Kl. Sportowy Kalisz, Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu i jeden zamiejscowy Tow. Wioślarzy „Tryton" w Poznaniu. Wszystkie biegi, za wyjątkiem ósemek Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego, odbyły się w konkurencji do której należało urządzać przedbiegi. Najwięcej punktów $72^1/_2$ zdobyło Kaliskie Tow. Wioślarskie, wybijając się w r. b., dzięki umiejętnej pracy i zapałowi, na pierwsze miejsce w punktacji.

Przebieg regat był następujący:

BIEG I. **Czwórki półwyścigowe.**

1) Policyjny Klub Sportowy Kalisz — 8 min.
Emanuel A., Dębczak S., Pietrzak W., Juszczak M., Nowak Z. (st.)
2) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 8 min. 20 sek.
3) Tow. Wioślarskie „Tryton", Poznań.

BIEG II. **Czwórki wagi lekkiej.**

1) Tow. Wioślarskie „Tryton", Poznań — 7 m. 53,6 s.
Pawłowski A., Ziółkowski C., Grzybek S., Kowalski Z., Jankowiak R. (st.)
2) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 8 min. 16 sek.

BIEG III. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.**

1) Kl. Wiośl. z 1930 r., Kalisz — os. druga 8 m. 30,2 s.
Waksman J., Weinberg S., Fryde I., Roth N., Zylberberg Z. (st.)
2(Kl. Wiośl. z 1930 r., Kalisz osada pierw, 8 m. 40 s.
3) Kaliskie Tow. Wioślarskie os. pierwsza
4) Kaliskie Tow. Wioślarskie os. druga
5) Wojskowy K. S. „ Prosna", Kalisz os. pierwsza
6) Wojskowy K. S. „Prosna", Kalisz os. druga.
7) Klub Wioślarski z 1930 r., Kalisz os. trzecia

BIEG IV. **Czwórki nowicjuszy.**

1) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 35 sek.
Tyszer T., Tuczyński Z., Czaplicki T., Odziemski R., Hoffman E. (st.)
2) Wojskowy K. S. „Prosna", Kalisz — 7 min. 43 sek.

BIEG V. **Czwórki półwyścigowe pań.**

1) Policyjny Klub Sportowy, Kalisz — 5 min. 43,4 sek.
Skubiszewska M., Stobienianka W., Sikorska D., Zielonkówna Z., Zawartkówna Z. (st.)
2) Wojskowy K. S. „Prosna", Kalisz — 6 min.
3) Tow. Wioślarek w Kaliszu

BIEG VI. **Czwórki.**

1) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 29 sek.
Tyszer T., Tuczyński Z. Czaplicki T., Odziemski R., Hoffman E. (st.).
2) Tow. Wioślarskie „Tryton", Poznań — 7 min. 38 s.

BIEG VII. **Ósemki młodszych.**

1) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 41,4 s. walk.
Siwers W., Cozaś F., Suchowski Z., Dąbrowski E., Dzikowski H., Czarnecki T., Wolter P., Góraj T., Maciejewski R. (st.)

BIEG VIII. **Czwórki półwyścigowe.**

1) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 8 min. 07 sek.
Dreszer E., Paszewski S. Kusiak S., Janicki W., Hoffman E. (st.)
2) Wojskowy K. S. „Prosna", Kalisz — 8 min. 22 sek.
3) Policyjny Klub Sportowy, Kalisz.

BIEG IX. **Czwórki młodszych.**

1) Policyjny Klub Sportowy, Kalisz — 7 min. 49 sek
Emanuel A., Dębczak S., Pietrzak W., Juszczak M., Nowak Z. (st.)
2) Kaliskie Tow. Wioślarskie
3) Tow. Wioślarskie „Tryton", Poznań.
4) Klub Wioślarski z 1930 r., Kalisz

BIEG X. **Ósemki.**

1) Kaliskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 32 sek. walk.
Maciejewski R., Aulich M., Suchowksi Z., Czarnecki T., Gadomski T., Góraj T., Dzikowski H., Piszczorowicz W., Siwers W. (st.)



Osada B. T. W. na regatach o Mistrzostwa Europy w Lucernie

Międzyklubowe regaty w Wilnie

dnia 2 września 1934 r.

Regaty zorganizowane na rz. Wilji zgromadziły na starcie trzy kluby miejscowe: W. K. S. „Śmigły", A. Z. S, Policyjny K. Sportowy i jeden zamiejscowy W. K. S. z Grodna Do biegów zgłoszono po kilka osad, wobec czego odbyły się przedbiegi, które wyeliminowały osady słabsze.

Na podkreślenie zasługuje praca klubu z Grodna zdobywców na regatach jesiennych w Wilnie największej liczby 62 punktów. Wioślarze grodzieńscy wykazali lepszą technikę wiosłowania i zaciętość w walce.

Wileński Międzyklubowy Komitet Wioślarski przeprowadził regaty dobrze. Przebieg zawodów był następujący:

BIEG I. **Czwórki młodszych.**
1) Wojskowy Klub Sportowy „Śmigły", Wilno c. n. Mikołajewicz M., Korwecki B., Hryniewski A., Zajączkowski J., Ryszko J. (st.)
2) Wojskowy Klub Sportowy „Grodno" c. n.

BIEG II. **Czwórki półwyścigowe.**
1) Wojskowy Klub Sportowy „Grodno" — 6 m. 25,3 sł Falkowski J., Wieliczko K., Aleksiuk P., Mitek F., Hippius W. (st.)
2) Wojsk. Klub Sport. „Śmigły", Wilno — 6 m. 56 s.

BIEG III. **Czwórki.**
1) Wojskowy Klub Sport., Grodno — 6 min. 25,3 s. Mrozowski D., Klasura W., Antonowicz M., Zamierowski A., Dzienis J. (st.)
2) Akademicki Związek Sportowy, Wilno
3) Wojskowy Klub Sporowy „Śmigły" nie start.

BIEG IV. **Jedynki pań.**
1) Wojsk. K. S. „Śmigły", Wilno — 5 m. 02,5 s. wa k. Plewakowa K.

BIEG V. **Czwórki nowicjuszy.**
1) Akademicki Związek Sport., Wilno — 6 min. 49 s. Szydłowski O., Juszczyński M., Zieniewicz E., Rymkiewicz S., Wawrzyński T. (st.)
2) Wojskowy Klub Sportowy „Śmigły", Wilno
3) Wojskowy Klub Sportowy, Grodno.

BIEG VI. **Czwórki półwyścgowe nowicjuszy.**
1(Wojskowy Klub Sport. Grodno — 6 min. 46,6 sek. Falkowski J., Wieliczko K., Herman A., Mitek F., Hippius W. (st.)
2) Wojskowy Klub Sport. Śmigły, Wilno — 7 m. 02,4 s.
3) Wojskowy Klub Sport. Śmigły, Wilno osada druga

BIEG VII. **Jedynki młodszych.**
1' Wojsk. K. S. „Śmigły", Wilno — 5 m. 02,5 s. walk. Kepel Jerzy.

BIEG VIII. **Czwórki pań.**
1) Wojskowy Klub Sport., Grodno — 4 m. 58,1 s. walk. Kieskiewiczówna H., Bojarowska O., Bałaszówna M., Mrozowska E., Ottówna W. (st.)

BIEG IX. **Ósemki.**
1) Wojsk. Klub Sport. „Śmigły", Wilno — 5 m. 47,5 s. Szengeld M., Zawadzki W., Ostrowski T., Korwecki B., Mikołajewicz M., Zajączkowski J., Hryniewski A., Mróz Cz., Wierszyłło Z. (st.)
2) Wojskowy Klub Sportowy, Grodno — 5 m. 50,4 s.

BIEG X. **Czwórki wagi lekkiej.**
1) Wojskowy Klub Sport., Grodno — 6 min. 41 sek. Ryszkowski B., Gryniuk J., Gmyr B., Mazurow M., Dzienis J. (st.)
2) Wojskowy Klub Sportowy „Śmigły", Wilno
3) Policyjny Klub Sportowy, Wilno

Regaty Międzyklubowe w Warszawie

dnia 9 września 1934 r.

Regaty Międzyklubowe w Warszawie doczekały się nareszcie lepszych warunków torowych. Dopisał obfity stan wody — jedynie towarzystwa wioślarskie nie dopisały — zgłaszając małą ilość osad do wszystkich biegów.

Zgłosiło się 12 klubów wioślarskich — w tem 9 miejscowych i 3 zamiejscowe jak: A. Z. S Wilno, K. W. Toruń, W. K. W. Grodno.

Najlepiej zaprezentował się zawodnik A. Z. S-u Wileńskiego Kepel Jerzy w biegach jedynek — wykazując świetną formę i dystansując wszystkich swoich przeciwników. Widać w nim od roku zeszłego bardzo znaczną poprawę i o ile tylko nie poprzestanie pracować nad sobą — to Verey będzie w nim miał bardzo groźnego przeciwnika.

A także osada Klubu Wioślarskiego z Grodna okazała się bezkonkurencyjną — zwyciężając lekko bieg czwórek do K. W. „Wisła".

BIEG I. **Ósemki młodszych.**
1) Klub Wiośl. „Wisła", Warszawa — 6 min. 19,6 s. Stańczyk J., Siegenfeld J., Paczkowski B., Szumowski T., Kiełczewski S., Hauton H., Bernatowicz W., Nienałtowski W., Młynarski Z. (st.).
2) Rob. Klub Sport. „Prąd", Warszawa — 6 m. 20.4 s.

BIEG II. **Jedynki.**
1) Akademicki Zw. Sport. Wilno — 7 min. 8,6 sek. Kepel J.
2) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 9,4 sek.

BIEG III. **Czwórki półwyścigowe dla młodzieży szkolnej.**
1) Szkolna Przystań Wiośl., Warszawa — 7 m. 14,6 s. ster. Adamski J.
2) Szkolna Przystań Wiośl., Warszawa — 7 m. 29,6 s. ster. Gout L.

BIEG IV. **Czwórki półwyścigowe.**
1) R. K. S. „Tramwajarz", Warszawa — 7 min. 03,6 s. Wysocki C., Biller K., Szymczyk S., Wasik A., Fondaliński E. (st.)
2) Wojsk. Kl. Sport. „Żoliborz", Warszawa — c. n.

BIEG V. **Jedynki nowicjuszy.**
1) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — 7 m. 28.6 s. Srzednicki R.
2) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 35,4 sek Siliniewicz St.
3) Klub Wioślarski w Toruniu — o pół dł.
4) Akademicki Związek Sportowy, Wilno — nie start.

BIEG VI. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.**
1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 10 sek. Grążka C., Piotrowski E., Haspert J., Białas S., Wolfram J. (st.)
2) Warsz. Tow. Wiośl. — 7 min. 19 sek. os. druga.
3) Rob. Klub Sportowy „Prąd", Warszawa — c. n.

BIEG VII. **Czwórki młodszych.**
1) Klub Wiośl. „Wisła", Warszawa — 7 m. 41 s. walk. Paczkowski B., Hauton H., Sznejder T., Wojciechowski O., Wiśniewski E. (st.)

BIEG VIII. **Czwórki nowicjuszy.**

1) Klub Wiośl. „Syrena", Warszawa — 7 m. 19 sek. Kowalski S., Fidziński Z., Gajewski A., Herman S., Fazlejew O. (st.)

2) Rob. Klub. Sport. „Prąd", Warszawa — nie start.

BIEG IX. Nie odbył się.

BIEG X. **Czwórki.** G

1) Wojsk. Klub. Sport. „Grodno" — 6 min. 43 sek. Mrozowski B., Klasura W., Antonowicz M., Zamierowski A., Dzienis J. (st.)

2) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — 6 m. 58,4 s.

BIEG XI. **Dwójki bez sternika.**

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 7 min. 07,8 sek. Łabędzki Fr., Kaźmierczak Stan.

2) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — 7 mł 17,6 s.

BIEG XII. **Czwórki półwyścigowe pań.**

1) Warszawski Klub Wioślarek — c. n. Drusiówna J., Czerwińska S., Trejze A. Szusterowa R., Grabicka J. (st.)

2) Sportowy Klub Pocztowy, Warszawa — c. n.

BIEG XIII. **Czwórki wagi lekkiej.**

1) Klub Wiośl. „Wisła", Warszawa — 7 m. 36 s. walk. Wojciechowski O., Wystrze'ski K., Pess J., Słaby Z., Wiśniewski E. (st.)

BIEG XIV. **Ósemki.**

1) Kl. Wiośl. „Wisła", Warszawa — 7 m. 25,4 s. walk. Stańczyk J„ Siegenfeld J., Paczkowski B., Szumowski T., Kiełczewski R., Hauton H., Bernatowicz W., Nienałtowski W., Młynarski Z. (st.)

BIEG XV. **Czwórki pań.**

1) Warszawski Klub Wioślarek — c. n. Ziarkówna I., Pomorska Z., Dzięgielewska A., Klimkówna E., Grabicka J. (st.)

2) Warszawski Klub Wioślarek — osada druga.

BIEG XVI. **Jedynki młodszych.**

1) Akademicki Związek Sport., Wilno — 7 m. 14 s. Kepel Jerzy.

2) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — 7 m. 24,2 s.

3) Klub Wioślarski w Toruniu — 7 min. 25,2 sek.

4) Warszawskie How. Wioślarskie — nie start.

BIEG VXII. **Ósemki nowicjuszy.**

1) Rob. Klub Sport. „Prąd". Warszawa — 6 m. 28,8 s. Szost J., Korzeniowski E., Szost K., Damięcki S., Tomaszewski A., Kupiec S., Wojdak, Witkowski W., Szejndroch W. (st.)

2) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 6 min. 36,2 sek.

Regaty wioślarskie w Krakowie

dnia 16 września 1934 r.

Regaty międzyklubowe, organizowane przez Krakowski międzyklubowy Komitet Wioślarski zebrały na starcie 7 klubów, z czego aż cztery przyjezdne, można więc powiedzieć, że impreza w zasadzie była udatną. Niestety na zmniejszenie atrakcyjności regat wpłynęła znaczna liczba walk-overów. Wogóle na temat samotnych zjazdów torów trzebaby przeprowadzić dyskusję, gdyż walk-overy są jedną z przyczyn zabijających popularność regat. Mam wrażenie, że całkiem spokojnie i bez żalu można się zrzec walk-overów, a tam gdzie w grę wchodzi nagroda wędrowna poprostu przyznać ją temu, kto jedynie zgłosił się do regat, względnie kto jedynie pozostał na „placu boju".

W ten sposób nie doszło do spotkania trójki skifistów: Verey—Kepel—Kobyliński. Spotkanie to zapowiadało się wręcz sensacyjnie zważywszy, że miałoby miejsce właśnie w siedzibie mistrza Europy. Niestety Kobyliński nie przybył a Verey nie stanął do spotkania, mając na swoje usprawiedliwienie absolutny brak treningu od czasu mistrzostw Europy. W rezultacie więc Kepel zjechał tor w. o.

Stało się, iż Kraków — uznany za twierdzę skifistów — tym razem nie wygrał ani jednego biegl jedynek. Jest to objaw tem przykrzejszy dla wioślarstwa krakowskiego, że dotychczas przynajmniej ta dziedzina pozostawała domeną Krakowa. W młodszych i starszych zwyciężył Kepel bez większego wysiłku, w nowicjuszach Siliniewicz.

Jeśli idzie o osady zespołowe to Kraków gościom przeciwstawił tylko jedną osadę a mianowicie dwójkę ze sternikiem O. W. S. K. Tylko ta osada przygotowywała się od dłuższego czasu (od maja) do regat i tylko ta osada zademonstrowała jaki-taki poziom techniczny wiosłowania. Pozostałe osady, AZS i Policyjnego K. S. były „poskładane" ze późno, aby móc liczyć na jakikolwiek sukces. Krótkość pociągnięcia, brak rytmu, wady w zakończeniu pociągnięcia, to główne usterki osad krakowskich wynikające głównie z braku treningu.

Lepiej nieco przedstawia się sprawa w biegach pań, gdzie zarówno OWSK jak i AZS zaprezentowały osady na łodziach wyścigowych dobrze zapowiadające się na przyszłość. Bieg jedynek pań niestety, odbył się jako walk-over.

Z osad gości najlepiej przedstawiały się osady Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Znać na nich było rękę trenera i długi trening. Pod względem techniki wiosłowania ustępowały im osady Klubu Wioślarskiego z Gdańska i RKS „Prąd" Warszawa. Dwie te osady były bezsprzecznie lepsze od osad krakowskich, lecz mają jeszcze dużo do poprawienia w systemie wiosłowania.

W każdym razie na podstawie przebiegu i wyników regat krakowskich można wysnuć wiele wniosków. O ile wioślarstwo krakowskie ma ruszyć z miejsca to musi powstać w Krakowie basen wioślarski i muszą zmienić się stosunki w klubach wioślarskich, w których narazie ciągle na pierwszym planie znajduje się „turystyka" spacerowa. Mam wrażenie, że absolutny brak sukcesów wioślarzy krakowskich jest główną przyczyną obstynencji widzów na regatach. Abstynencja ta powoduje także, że i szeregi członków klubów maleją.

Wyniki regat krakowskich były następujące:

Jedynki, bieg główny m. Krakowa.

1) Akademicki Związek Sport., Wilno — 4 m. 02,2 s. Kepel J.

2) Akademicki Związek Sport., Kraków — nie start.

3) Warszawskie Tow. Wioślarskie — nie start.

Ósemki.

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 3 min. 43,4 sek. walkower. Borzuchowski J., Seweryn St., Haspert J., Krzeniewski J., Łabędzki Fr., Białas St., Grążka Cz., Kaźmierczak St., Wierzbiński K. (st.).

Czwórki młodszych.

1) Rob. Kl. Sport. „Prąd", Warszawa — 3 min. 48,4 s. Szost J., Kupiec St., Szost K., Witkowski W., Szejndroch Wł. (st.)

2) Akademicki Związ. Sport. Kraków — 3 min. 56,4 s.

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.

Klub Wioślarski w Gdańsku — 3 min. 57,8 sek. Jurczyk Br., Kremski B., Mienik A., Schramke A., Śliwiński R. (st.)

2) Akademicki Związek Sport., Kraków — 4 m. 07,2 s.

3) Policyjny Klub Sportowy.

Jedynki pań.

1) Oddz. Wiośl. „Sokoła", Kraków — 4 m. 38.2 s. walk. Dubrawska A.

Dwójki.

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 4 min. 09,8 sek. Łabędzki F., Kaźmierczak St., Wierzbiński K. (st.)

2) Oddział Wiośl. „Sokoła", Kraków — 4 min. 20,2 s.

Dwójki podwójne.

1) Akademicki Związek Sport., Kraków — 4 m. 04,8 s Merunowicz J., Wanner K.

2) Warszawskie Tow. Wioślarskie — nie start.

Czwórki, bieg główny m. Krakowa.

1) Rob. Klub Sport. „Prąd", Warszawa — 4 m. 26,2 s. Szost J., Kupiec St., Szost K., Witkowski W., Szejndroch Wł. (st.)

2' Akademicki Związek Sport., Kraków — nie start.

Czwórki półwyścgowe pań.

1) Akademicki Zw. Sport., Kraków 5 m. 38,8 s. walk. Dziadowczykówna M., Siwadłowska O., Dobrowolska J., Lorancówna I., Popielówna I. (st.)

Jedynki młodszych.

1) Akademicki Związek Sport., Wi'no — 4 m. 24 sek. Kepel J.

2(Akademicki Związek Sportowy, Kraków.

3) Warszawskie Tow. Wioślarskie — nie start.

Czwórki wagi lekkiej.

1) Akadem. Zw. Sport., Kraków — 4 m. 18,4 s. walk. Kłaput A., Kapusta O., Baranowski W., Reni Zb., Merunowicz J. (st.)

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 3 min. 58 sek. Grażka Cz., Krzemieniewski J., Haspert J.. Białas S., Wierzbiński K. (st.)

2) Akademicki Związek Sportowy, Kraków.

3) Klub Wioślarski w Gdańsku.

4) Policyjny Klub Sportowy, Kraków.

Jedynki nowicjuszy.

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 4 min. 03 sek. Siliniewicz.

2) Akademicki Związek Sport., Kraków — 4 m. 11,6 s.

3) Oddział Wioślarski „Sokoła", Kraków

Czwórki pań.

1) Akademicki Związek Sport., Kraków — 3 m. 53,4 s. Dziadowczykówna M., Siwadłowska O., Dobrowo!ska J., Lorancówna I., Popielówna I. (st.))

2) Oddział Wiośl. „Sokoła", Kraków — 4 m. 01,2 s.

Czwórki.

1) Warszawskie Tow. Wioślarskie — 3 min. 41,8 sek. Borzuchowski R., Seweryn St., Łabędzki Fr., Kaźmierczak St., Wierzbiński K. (st.)

2) Rob. Klub Sport. „Prąd", Warszawa — 3 m. 49,2 s.

Ósemki młodszych.

1) Akadem. Zw. Sport., Kraków — 3 m.46,2 s. walk. Cybulski J., Lejman K., Pietraszewski A., Cyrkowicz J., Olszewski M., Cieślicki J., Gawłowski J., Miś M., Kłaput A. (st.)

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.

1) Klub Wioślarski w Gdańsku — 4 min. 04,4 sek. Jurczyk Br., Kremski B., Gdaniec Z., Gdaniec J., Ś'iwiński R. (st.)

2) Policyjny Klub Sport., Kraków — 4 min. 14,4 sek.

Przez cały czas regat toczyła się ciekawa walka o nagrodę dr. Rowińskiego za najlepszą punktację. Do zdobycia nagrody liczą się punkty zdobyte zarówno w konkurencjach męskich jak i kobiecych, co jest znacznym handicapem dla klubów miejscowych, posiadających osady kobiece. Początkowo prowadził RKS „Prąd" potem prowadzenie objęło WTW, lecz wreszcie AZS dzięki zwycięstwu pań zapewnił sobie o 1 punkt więcej zajmując pierwsze miejsce.

Wł. Długoszewski



Verey na drugiem miejscu na Mistrzostwach Europy w Lucernie

Międzyklubowe regaty kobiece w Warszawie

dnia 16 września 1934 r.

Tegoroczne regaty, zorganizowane przez Warszawski Klub Wioślarek, ubolewać należy, nie wzbudziły większego zainteresowania w naszym światku wioślarskim. Może powodem tego była spóźniona pora sezonu, kiedy zapał do wiosła gaśnie, choć nie powinien, może odbywający się tego dnia Challenge lotniczy, dość że bardzo szczupła garstka wioślarek, a jeszcze mniejsza miłośniczek i miłośników wioślarstwa brała w nich udział. A szkoda bo i warunki wodne toru warszawskiego były nad wyraz sprzyjające i pogoda dopisała cudnie i sprężysta organizacja regat stała na wysokości zadania. Największą ilość biegów obsadziły gospodynie regat, cóż kiedy tak mało znalazły przeciwniczek, że większa część biegów musiała odbyć się walkoverem. Z klubów poza warszawskich Okręgowa Sekcja Wodna Pocztowego Przysposobienia Wojskowego w Bydgoszczy przybyła na regaty wyręczając w tem Bydgoski Klub Wioślarek, którego przybycia wszyscy się spodziewali, jak również i p. Plewakowej z Wilna, która obiecała rewanż p. Grabickiej i również zawiodła. Udział brały również wioślarki z Kalisza, które w swym biegu przybyły pierwsze na metę, jednak za przejechanie toru zostały zdyskwalifikowane przez arbitra. Z klubów warszawskich brały udział tylko Akademicki Związek Sportowy i Klub Sportowy ZUK. Akademiczki uratowały sławę swego klubu, zdobywając bodaj czy nie jedyną nagrodę w tym sezonie.

Wyniki biegów były następujące:

BIEG I. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszek.**
1) Warszawski Klub Wioślarek 5 min. 16,6 sek.
Sadowska Kazimiera, Weberówna Jadwiga, Granke Eugenja, Zajączkowska Wanda, Grabicka J. (st.)
2) Okr. Sek. Wodna P. P. W. Bydgoszcz 5 min. 19 s.

BIEG II. **Czwórki Nowicjuszek.**
1) Warszawski Klub Wioślarek (walkover) c. n.
Wyszyńska Natalja, Jarocka Barbara, Trejczke Helena, Jakubecka Sefanja, Kuszakiewiczowa I (st.)

BIEG III. **Czwórki półwyścigowe.**
1) Warszawski Klub Wioślarek (walkover) 5 m. 42,6 s.
Malinowska Barbara, Czerwińska Stanisława, Trejze Hanna, Szusterówna Renata, Grabicka J. (st.)

BIEG IV. **Jedynki półwyścigowe nowicjuszek.**
1) Warszawski Klub Wioślarek 5 min. 43,2 sek.
Klimkówna Eufemja.
2) Warszawski Klub Wioślarek (2 os.) 5 min. 58,0 sek.

BIEG V. **Jedynki.**
1) Warszawski Klub Wioślarek 6 min. 03 sek.
Grabicka Janina.

BIEG VI. **Czwórki półwyścigowe.**
1) Akademicki Związek Sport., Warszawa 5 m. 34,4 s.
Potyńska Felicja, Lechówna Jadwiga, Motorówna Leokadja, Milewska Jadwiga, Markówna Kryst. (st.)
2) Klub Sportowy ZUK, Warszawa c. n.
3) Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie zdyskwalifikow.

BIEG VII. **Czwórki.**
1) Warszawski Klub Wioślarek (walk.) 5 m. 10,6 sek.
Ziarkówna Irena, Pomorska Zofja, Dzięgielewska Aleks., Klimkówna Eufemja, Grabicka J. (st.)

BIEG VIII. **Czwórki półwyścigowe.**
1) Warszawski Klub Wioślarek (walk.) 5 min. 42 sek.
Sadowska K., Weberówna J., Granke E., Zajączkowska W., Gawska B. (st.)

BIEG IX. **Czwórki półwyścigowe wagi lekkiej.**
1) Warszawski Klub Wioślarek (walk.) 5 min. 26,2 s.
Wyszyńska N., Jarocka B., Trejczke H., Jakubecka S., Kuszakiewiczowa (st.).

Jerzy Bojańczyk

Wyścigi ślizgowców na Wiśle w Warszawie

W niedzielę dnia 23 b. m. odbyły się zorganizowane przez Wodny Klub Motorowy pod protektoratem p. Ministra Przemysłu i Handlu H. Floyar-Rajchmana i przy współudziale Oficerskiego Yacht Klubu R. P. jesienne wyścigi ślizgaczy z przyczepnemi motorami na dystansie Warszawa—Świder—Warszawa (50 km.), przyczem start i meta znajdowały się na przystani O. Y. K.

Publiczność zgromadzona dość licznie na przystani nie przeżywała takiej emocji jak w r. ub. kiedy zawody były urządzone na krótszym dystansie i przez to można było obserwować niemal całą walkę na trasie i tak trudne przy szybkobieżnych łodziach motorowych — wiraże. Tegoroczny bieg długodystansowy płaski był dla publiczności mniej interesujący, gdyż był jedynie sprawdzianem szybkości silników, a nie umiejętności jazdy zawodników.

Kształtne łodzie podzielono na kilka klas w zależności od mocy silnika i puszczano do biegów w odstępach dziesięciominutowych. W wyścigu przeważały silniki amerykańskie Johnsona i Evinrude.

Przebieg wyścigów był następujący:

Klasa A. (silniki pojemności 250 cm. kub. 8—9 KM.) 1) T. Heftman (A. Z. S.) czas 1 g. 24 m. 32 sek. szybkość 35,4 km. na godzinę. 2) M. Kossowski (W.K.S. Żoliborz 1:38:56. 3) K. Knapik (O.Y.K.) 4) J. Bursztyn (W.K.M.)'

Klasa B. (silniki pojemności 350 cm. 13—16 K. M.) 1) L. Danielewicz (A.Z.S.) czas 1:07:40 szybkość 44,4 km. na godzinę, 2) J. Jesionek (O.Y.K.) 1:08:55. 3) Z. Wysocki (Syrena). 4) J. Orłowski (O.Y.K.)

Klasa C i D (silniki pojemności 500 cm. ok. 25 K. M.) 1) pani J. Popielska-Wagnerowa (W.T.W.) czas 49:10 szybkość 61 km. na godz. 2) T. Dymsza (O.Y.K.) 1:22:30. 3) K. **Pieńkowski (W.K.M.). W biegu tym po za konkursem** startował st. posterunkowy policji rzecznej p. Swat który osiągnął czas 38.50. — szybkość 77 km. godz.

Klasa wyścigowa B. (silniki poj. 350 cm. 16—18 K. M.) 1) S. Gajęcki (A.Z.S.) czas 45:65 szybkość 55.4 km godz. 2) S. Pawełek (O.Y.K.)

Klasa wyścigowa C i D. (silniki pojem. ponad 500 cm. 24—32 K. M.) 1) Cz. Kołodziejski (W.K.M.) czas 43:20 szybkość 69 km. przed K. Maciejewskim.

Puhar przechodni p. Ministra Przemysłu i Handlu dla zawodnika, który szybkością najbardziej zbliżył się do długodystansowego rekordu światowego zdobył S. Gajęcki z A.Z.S. Puhar im. pułk. T. Krzyskiego za największą szybkość zdobył na własność Inż. Cz. Kołodziejski.

Puhar przechodni Inż. Nieciengiewicza zdobyła p. J. Popielska-Wagnerowa.

Startujący po za konkursem st. post. Swat otrzymał, za najlepszy czas 77 km. godz., nagrodę O.Y.K. w postaci pięknej żaglówki.

Organizacja zawodów sprawna, pogoda dopisała.

Mistrzostwa Polski w piłce wodnej

na rok 1934

Już po raz trzeci Mistrzostwa Polski w piłce wodnej rozgrywano systemem t. zw. ligowym, polegającym na tem. że 5 najlepszych drużyn w kraju wyłączono z rozgrywek okręgowych, zwalniając je temsamem od trudu bicia słabszych zespołów, z tem, że drużyny te rozgrywają Mistrzostwo Polski między sobą na punkty. Każdy z zespołów „ligowych" spotyka się dwa razy do roku z każdym z pozostałych, kolejno zmieniając role gospodarzy.

System ten jest dość uciążliwy finansowo, jeżeli się zważy, że poza Krakowem zamiejscowe mecze piłki wodnej, nawet najciekawsze, są prawie zawsze deficytowe. Winne temu stanowi rzeczy są zresztą same kluby, które urządzają mecze nieudolnie, w warunkach takich, że doprawdy dziwić się można nawet tym nielicznym widzom, którzy się zjawiają. Mecze odbywa się np. w Warszawie z reguły przy zapadających ciemnościach, a na pływalni AZS'u ponadto w takiej odległości od widowni, iż wogóle gry nie widać. Jeżeli piłka wodna ma się popularyzować, należy ją urządzać rano, w pełnem słońcu, a boiska powinny być w ten sposób skonstruowane, by widz obserwował grę zgóry; wówczas, zwłaszcza jeżeli woda jest czysta, może on przyglądać się walce podwodnej, i gra staje się w wysokim stopniu widowiskowa.

System t. zw. ligowy przyczynił się jednak niesłychanie do podniesienia piłki wodnej, przez to że zmusza kluby do grania w ciągu całego sezonu i to dość często. Przyznać jednak trzeba, że rozwój piłki wodnej nastąpił z pewną stratą dla pływania wyścigowego, gdyż wielu utalentowanych pływaków zaniedbuje swój trening dla piłki wodnej, która obecnie absorbuje ich przez sezon.

•

Wyniki tegorocznych rozgrywek przedstawia załączona tabela. Jak widać z niej, Erster Kattowitzer Schwimmverein, który powtórzył swój wynik zeszłoroczny, zdobywając ponownie mistrzostwo, stracił już swój nimb niepokonalności, wygrał stosunkowo nieznaczną liczbą punktów, i mocno nadwyrężył swą opinję sportową przez przegraną z ostatnią w tabeli, Legją, i przez nierozegraną z Cracovią. Przegrana z Legją była tem bardziej przykra dla EKS.'u, iż na mecz ten wystąpił on w swym najsilniejszym składzie.

W roku zeszłym EKS wygrał wszystkie swoje mecze. Teraz wygrał ich tylko 5. Następne zespoły w tabeli, AZS i Makkabi, mają zaledwie po 3 mecze przegrane, ale za to razem z Cracovią mają aż po 3 remisy. Wogóle mistrzostwa tegoroczne obfitowały w nierozegrane, których było wyjątkowo dużo, bo aż 5. Jak widać z tabeli, dominowały wyniki niskie cyfrowo. Na 20 rozegranych gier, oprócz 6 remisów, aż 7 wygrano różnicą jednej bramki, pozatem w 3 meczach zadecydowała różnica dwuch zaledwie bramek, i w dwuch grach różnica trzech bramek. Rezultat wyższy cyfrowo zdarzył się w całych rozgrywkach tylko 3 razy: dwa razy przytrafił się on Legji (po 5 : 10) i raz Cracovii (8 . 1).

Poza nikłą różnicą bramek, świadczącą o znacznem wyrównaniu klasy, uderza również niewielka ogólna liczba bramek zdobytych, co również dobrze świadczy o drużynach, zwłaszcza o ich obronach. Ogółem w 20 grach padło bramek 80, a więc średnio po 4 na mecz.

Najmniejszą sumę bramek zyskanych i utraconych (26) i najmniejszą różnicę między liczbą bramek zdobytych i utraconych (4) ma Makkabi, co odpowiada rodzajowi gry tej drużyny o skutecznej obronie i słabszym znacznie napadzie. To samo da się powiedzieć o AZS'ie, który mało bramek tracił i mało zdobywał.

Makkabi i AZS. okazały się drużynami o siłach niemal zupełnie równych. Odwieczni rywale w tegorocznych rozgrywkach dwukrotnie zremisowali ze sobą a ostatecznie zwyciężył AZS bardzo małą różnicą korzystniejszego stosunku bramek. Okazuje się bowiem, że 18 : 13 jest nieco lepszym stosunkiem od 15 : 11, gdyż po sprowadzeniu do wspólnego mianownika, stosunek bramek AZS'u wyraża się ułamkiem 198 : 143, podczas gdy „goal averrage" dla Makkabi wynosi tylko 196 : 143. Akademicy warszawscy zwyciężyli więc różnicą... 3 : 143.

Trzeba przyznać, że system punktowy, przy dwukrotnych spotkaniach każdego z każdym, niweluje doskonale wszelkie następstwa wpływu ubocznych sił na wynik gry. Perwszą taką siłą, o znaczeniu niesłychanie wielkiem, jest własne boisko. Do tego, by wygrywać u siebie, nie potrzeba zaraz tak szowinistycznej i niekulturalnej publiczności, jak w Krakowie, gdzie w razie przegranej gospodarzy sędziego bije się lub wrzuca do wody. Nawet przy najbardziej spokojnem zachowaniu się publiczności, drużyny u siebie w domu grają znacznie lepiej, mimo że przecież nie może być mowy o przemęczeniu podróżą do Krakowa czy Katowic i mimo że wszystkie nasze drużyny boiska zamiejscowe znają doskonale i niema tam żadnych niespodzianek terenowych. Widać jednak że nastawienie psychiczne graczy musi być zupełnie inne u siebie w domu, niż na wyjeździe, tak że bez objektywnie uzasadnionych powodów, drużyny mają zupełnie inne wyniki u siebie i inne poza domem. Wystarczy parę przykładów:

EKS — oba mecze w Warszawie przegrał, nawet z Legją, oba mecze w Krakowie — zremisował (mecz z Makkabi przerwano przy stanie 2 : 2, a dogrywkę wygrał EKS. już w Katowicach), natomiast wszystkie 4 mecze w Katowicach, i ową dogrywkę — wygrał.

Legja wszystkie mecze zamiejscowe przegrała, w Warszawie wygrała z EKS-em i Cracovią, mimo że temi samemi drużynami przegrywała wysoko na ich boisku.

Cracovia u siebie wygrała z AZS'em i Legją, zremisowała z EKS'em, mimo że w Warszawie przegrała z Legją, a w Katowicach EKS rozgromił ją aż 8 : 1!

Taksamo AZS w Warszawie nie przegrał ani jednego meczu, Makkabi ani razy nie przegrała w Krakowie! Przykładów chyba dość. Liczba ich wyklucza, by działał tu tylko zbieg okoliczności.

Drugą siłą poważnie wpływającą na wynik zawodów jest oczywiście sędzia. Nawet bez cienia stronniczości i przy skrupulatnem trzymaniu się przepisów, sędzia ma w ręku wynik meczu, gdyż zawsze zdarzy się okazja, by w chwili decydującej przyznać rzut karny lub usunąć gracza z boiska. Wtedy od swobodnego uznania sędziego zależy, czy zastosować przepis bardziej rygorystycznie, i jednym gwizdkiem przyznać zwycięstwo jednemu z zespołów, na niekorzyść tego, który zawinił, czy też być bardziej tolerancyjnym na faule. i dać możność obronienia się drużynie, nie liczącej się z prawidłami gry.

Wielokrotność gier, granie na zmianę w siedzibach obu przeciwników, i wreszcie wlewanie niejako wszystkich zwycięstw i zdobytych bramek do ogólnego kotła, niweluje jak się okazuje doskonale wszelkie niesprawiedliwości, anuluje wzajemnie wszystkie „fuksy". Nikt nie zaprzeczy bowiem, iż wynik ostateczny tegorocznych mistrzostw dokładnie odpowiada poziomowi drużyn.

F. Sem.

Tabela Mistrzostwa Polski w piłce wodnej na 1934 r.

	E. K. S.	A. Z. S.	Makkabi	Cracovia	Legia	Punkty Zdobyte	Punkty Stracone	Gier Wygranych	Gier Przegranych	Gier Nierozegranych	Stosunek bramek	Miejsce ostateczne
E. K. S. Katowice	×	1:0 1:3	4:2 2:1	1:1 8:1	5:0 1:2	11	5	5	2	1	23:10	I
A. Z. S. Warszawa	0:1 3:1	×	1:1 1:1	1.1 2:3	4:2 6:3	9	7	3	2	3	18:13	II
Makkabi Kraków	2:4 1:2	1:1 1:1	×	2:1 2:2	5:0 1:0	9	7	3	2	3	15:11	III
Cracovia Kraków	1:1 1:8	1:1 3:2	1:2 2:2	×	2:3 3:0	7	9	2	3	3	14:19	IV
Legja Warszawa	0:5 2:1	2:4 3:6	0:5 0:1	3:2 0:3	×	4	12	2	6	—	10:27	V

Mistrzostwa pływackie Podhala

Na zakończenie sezonu pływackiego odbyły się w Zakopanem w Jaszczurówce zawody o Mistrzostwo Podhala, które miały przebieg następujący:

100 m. st. dow. panów 1) **Neuberg Aleksander** (Sokół Zakopane) w czasie 1.27,1, uzyskując temsamem **tytuł mistrza Podhala**, 2) Zając Karol (FNTT) 1.29,1. 3) Święty Antoni (Sokół) Nowy Targ 1,52,2.

100 m. styl klas. pań: 1) **Twardówna Stanisława** (Sokół Zakopane) 1,55,2, mistrzyni Podhala, 2) Gargulanka Irena (K. P. W. Nowy Sącz) 2.04, 3) Twardówna Marja Sokół Zakopane) 2,05,2.

50 m. styl klas. panów 1) **Kopczyński Jacek** niestowarzyszony Zakopane) 46, 2) Mroszczak (Sokół Nowy Targ) 54,2.

50 m. nawznak panie: 1) **Twardówna** Marja (Sokół Zakopane) 58,1.

50 m. styl dow. panów: 1) **Zając Karol** (SNPTT) 35, 2) Neuberg (Sokół Zakopane) 35.02.

50 m. nawznak panów: 1) **Gabryś Ludwik** (Wisła Zakopane) 46,2

50 m. styl klas. pań 1) **Twardówna** St. (Sokół Zakopane) 52, 2) Twardówna Marja (Sokół Zakopane) 52,02 3) Rzegocińska Marja (SNPTT) 59.

100 m. styl. klas. panów: 1) **Kopczyński Jacek**(niestow.) 1,41,2, zdobywca równocześnie **mistrzostw Podhala**, 2) Gabryś Ludwik (Wisła Zakopane) 1.46,1.

50 m. styl dow. pań: 1) **Twardówna St.** 0,53, 2) Twardówna Marja 1.01.

W ogólnej punktacji pierwsze miejsce zajęli zawodnicy i zawodniczki z sekcji pływackiej **Tow. Gimn. Sokół w Zakopanem.**

Na zakończenie zawodów odbył się propagandowy mecz waterpolo.

Nowy pływacki rekord światowy

Na międzyszkolnych zawodach pływackich w Tokio ustalił Shozo Makino na 800 m. nowy rekord światowy w czasie 10:07,2. Dawny rekord należał również do Makina i wynosił 10:08,6 W międzyczasie Hirosho Negami uzyskał na tym samym dystansie jeszcze lepszy wynik 10:04,2, ale wynik ten nie został dotychczas zatwierdzony

Punktacja regat wioślarskich

Regaty międzyklubowe w Kaliszu dn. 2 września 1934 r.

Rodzaj łodzi	Kaliskie Tow. Wioślarskie	Policyjny K. S. Kalisz	Tow. Wioślarskie „Tryton" Poznań	Kl. Wiośl. z 1930 Kalisz	Wojsk. K. S. „Prosna" Kalisz
Czwórki półwyścigowe .	1	8	1	—	—
Czwórki wagi lekkiej . .	2	—	12	—	—
Czwórki półw. nowicj. .	2	—	—	$13^{1}/_{2}$	2
Czwórki nowicjuszy . .	12	—	—	—	2
Czwórki	17	—	2	—	—
Ósemki młodszych . . .	12	—	—	—	—
Czwórki półwyścigowe .	8	1	—	—	1
Czwórki młodszych .	2	12	2	2	—
Ósemki	$16^{1}/_{2}$	—	—	—	—
Razem . .	$72^{1}/_{2}$	21	17	$15^{1}/_{2}$	5

Regaty międzyklubowe w Wilnie dn. 2 września 1934 r.

Rodzaj łodzi	Wojsk. K. S. „Grodno"	W. K. S. „Śmigły" Wilno	Akad. Zw. Sportowy Wilno	Policyjny K. S. Wilno
Czwórki młodszych . . .	2	12	—	—
Czwórki półwyścigowe . . .	8	1	—	—
Czwórki	17	—	2	—
Czwórki nowicjuszy	2	2	12	—
Czwórki półw. nowicj. . . .	8	2	—	—
Jedynki młodszych	—	—	5	—
Ósemki	3	30	—	—
Czwórki wagi lekkiej	12	2	—	2
Razem .	62	49	19	2

Regaty międzyklubowe w Warszawie dn. 9 września 1934 r.

Rodzaj łodzi	Kl. Wiośl. „Wisła" Warszawa	R. K. S. „Prąd" Warszawa	Warszawskie Tow. Wiośl.	Kl. Wiośl. „Syrena" Warszawa	Wojsk. Kl. Sport. „Grodno"	Ak. Zw. Sport. Wilno	R. K. S. „Tramwajarz"	Klub Wioślarski Toruń	W. K. S. „Żoliborz"
Ósemki młodszych . . .	21	3	—	—	—	—	—	—	—
Jedynki	—	—	1	—	—	7	—	—	—
Czwórki półwyścigowe .	—	—	—	—	—	—	8	—	1
Jedynki nowicjuszy . .	—	—	1	5	—	—	—	1	—
Czwórki półwyś. nowicj.	—	1	9	—	—	—	—	—	—
Czwórki młodszych .	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Czwórki nowicjuszy . .	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Czwórki	2	—	—	—	17	—	—	—	—
Dwójki bez sternika . .	1	—	10	—	—	—	—	—	—
Czwórki wagi lekkiej . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Ósemki	$16^{1}/_{2}$	—	—	—	—	—	—	—	—
Jedynki młodszych . . .	—	—	—	1	—	5	—	1	—
Osemki nowicjuszy . .	—	21	3	—	—	—	—	—	—
Razem	54^{1}	25	24	18	17	12	8	2	1

Regaty międzyklubowe w Krakowie dn. 16 września 1934 r.

Rodzaj łodzi	Warszawskie Tow. Wioślarskie	Ak. Zw. Sport. Kraków	Rob. kl. Sprt. „Prąd" Warszawa	Klub Wioślarski w Gdańsku	Akad Zw. Sport. Wilno	Policyjny Kl. Sport. Kraków	Oddz. Wiośl. „Sokoła" Kraków
Jedynki	—	—	—	—	7	—	—
Ósemki	16½	—	—	—	—	—	—
Czwórki młodszych	—	2	12	—	—	—	—
Czwórki półw. nowicj. .	—	1	—	8	—	1	—
Dwójki	9	—	—	—	—	—	1
Dwójki podwójne .	—	10	—	—	—	—	—
Czwórki . . .	—	—	17	—		—	—
Jedynki młodszych	—	1	—		5	—	—
Czwórki wagi lekkiej .	—	7	—	—	—	—	—
Czwórki półw. nowicj.	8	1	—	1	—	1	—
Jedynki nowicjuszy	5	1	—	—	—	—	1
Czwórki . . .	17	—	2	—	—	—	—
Ósemki młodszych	—	12	—	—	—	—	—
Czwórki półw. nowicj. .	—	—	—	8	—	1	—
Razem . .	55½	35	31	17	12	3	2

Regaty Międzyklubowe w Poznaniu dn. 23 września 1934 r.

Rodzaj łodzi	Kaliskie Tow. Wioślarskie	Kl. Wiośl. z 1904 r. Poznań	Tow. Wioślarzy „Polonja" Poznań	Poznańskie Tow. Wiośl. „Tryton"	Ak. Zw. Sportowy Wilno
Ósemki nowicjuszy . . .	12	—	—	—	—
Dwójki bez sternika . .	—	5½	—	—	—
Czwórki nowicjuszy . .	2	—	2	12	—
Czwórki wagi lekkiej . .	—	—	—	7	—
Dwójki ze sternikiem . .	—	5	—	—	—
Dwójki podwójne . . .	—	—	5½	—	—
Jedynki	—	—	1	—	7
Ósemki młodszych . . .	12	—	—	—	—
Czwórki	—	17	2	—	—
Czwórki 2-ej klasy . .	—	—	7	—	—
Czwórki bez sternika . .	—	10½	—	—	—
Czwórki półwyścigowe .	—	8	2	—	—
Czwórki młodszych . . .	12	—	2	—	—
Jedynki młodszych . .	—	—	1	—	5
Ósemki	30	3	—	—	—
Razem . .	68	49	22½	19	12

Punktacja klubów wioślarskich za rok 1934

1. Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie . . . 418
2. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie . . 346½
3. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie . . . 3[illegible]1
4. Wojskowy Klub Sportowy, Grodno . . . 260½
5. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa . . 249½
6. Kolejowy Klub Wioślarski, Bydgoszcz . . 216
7. Wojskowy Klub Sportowy „Śmigły", Wilno . 199
8. Klub Wioślarski z 1904 r., Poznań 149
9. Akademicki Związek Sportowy, Wilno*) . . 131½
10. Robotniczy Klub Sportowy „Prąd", Warszawa 118
11. Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku . . 111
12. Akademicki Związek Sportowy, Kraków . . 108
13. Akademicki Związek Sportowy, Poznań . . 107½
14. Poznańskie Towarzystwo Wioślarskie „Tryton" 60
15. Klub Kioślarski „Gryf", Bydgoszcz . . . 55
16. Klub Wioślarski w Toruniu 45½
17. Towarzystwo Wioślarzy „Polonia", Poznań . 44½
18. Klub Wioślarski z 1930 r., Kalisz 42½
19. Policyjny Klub Sportowy, Kalisz 37
20. Towarzystwo Wioślarskie w Płocku . . . 32
21. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa . 30
22. Klub Wioślarski w Gdańsku 29
23. Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa . . . 23
24. Wojskowy Klub Sportowy „Prosna", Kalisz . 22
25. Rob. Klub. Sportowy „Tramwajarz", Warszawa. 20½
26. Kujawski Klub Wioślarski, Włocławek . . 20
27. Kolejowy Klub Wioślarski, Tczew 17
„ Klub Sportowy „ZUAW", Warszawa . . . 17
„ Klub Wioślarski, Barcin 17
30. Oddział Wioślarski „Sokół", Kraków . . . 14
31. Klub Wioślarski „Wisła", Grudziądz . . . 11
32. Policyjny Klub Sportowy, Wilno 9
33. Chełmżyńskie Towarzystwo Wioślarskie . . 5
34. Policyjny Klub Sportowy, Kraków . . . 4
35. Pocztowe Przysp. Wojsk., Bydgoszcz . . . 3
„ Policyjny Klub Sportowy, Bydgoszcz . . . 3
„ Klub Wioślarski „Gopło", Kruszwica . . . 3
38. Towarzystwo Wioślarskie, Pakość 2
„ Wojskowy Klub Sportowy „Żoliborz", Warszawa 2
40. Klub Sportowy „ZUK", Warszawa 1
„ Towarzystwo Wioślarskie w Łomży . . . 1

* W tem 24 pkt. za regaty w Rydze.

OD REDAKCJI: *Z powodu braku miejsca szczegółowe sprawozdanie z regat poznańskich umieścimy w zeszycie następnym, natomiast w punktacji regaty te już uwzględniliśmy.*

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.